SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE



WARSZAWA 1934

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ
ZESZYT 2 ROK I

SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

CZASOPISMO

POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM MORSKIM, ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ, MIGRACYJNYM I KOLONJALNYM

ZESZYT I

LIPIEC — SIERPIEŃ — WRZESIEŃ

WARSZAWA 1934

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Drukiem Zakł. Graf. „Bibljoteka Polska“ w Bydgoszczy

SPIS RZECZY

SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

ZESZYT 1 LIPIEC — SIERPIEŃ — WRZESIEŃ ROK I

Redaktor: JAN DĘBSKI

OD REDAKCJI

Jako wyraz rosnących potrzeb i zainteresowań w szeregach naszej organizacji, stałego rozwoju Ligi Morskiej i Kolonjalnej, oraz podejmowanych przez nią prac — powstaje nowe czasopismo „Sprawy morskie i kolonjalne“. Decyzją władz organizacji zostaje zrealizowany projekt trzeciego pisma, którego potrzebę uzasadniali niejednokrotnie działacze i pracownicy Ligi. Dwa istniejące dotychczas pisma — „Morze“ i „Polska na morzu“ — doskonalenie których jest stałą troską Redakcji, rozchodzą się w łącznym nakładzie dwustu trzydziestu tysięcy egzemplarzy (miesiąc lipiec 1934 r.), są więc, zapewne, czytane przez blisko miljon osób. Przeznaczone dla szerokich i różnorodnych warstw Czytelników, pozostać one muszą nadal przedewszystkiem organami propagandy, źródłem wiadomości i informacyj, dostępnych dla szerokiego ogółu, poświęcając przytem wiele miejsca i na zewnętrzne przejawy życia organizacji.

Pogłębianie treści tego życia, dostarczanie materjału myślowego tym, którzy w tysiącznych komórkach organizacyjnych przewodzą społecznej pracy w sprawach morskich, żeglugi śródlądowej, kolonjalnych, migracyjnych, odtwarzanie programowej pracy Ligi — oto główne zadania nowego pisma.

Na jego łamach zabierać będą głos ci wszyscy, którzy w kraju i na obczyźnie, w oparciu o wielką przeszłość Rzeczypospolitej — państwa o rozległych granicach morskich, w oparciu o dorobek polskiej pracy na morzach i dalekich lądach, przez twórczą myśl i czyn — współdziałać pragną w budowie odrodzonej Rzeczypospolitej — państwa morskiego.

„S p r a w y m o r s k i e i k o l o n j a l n e“ oświetlać też będą naszą przeszłość na morzu, pracę polskich ludzi morza i kolonij, odkrywców, badaczy, podróżników, zdobywców — szerząc gruntowną znajomość zadań i potrzeb, które powrót państwa polskiego nad morze stawia przed dzisiejszem pokoleniem Polaków.

„S p r a w y m o r s k i e i k o l o n j a l n e“ śledzić będą politykę morską i kolonjalną u obcych, realizowaną przez wielki, nieprzerwany wysiłek i ofiary kolejnych pokoleń.

* * *

Wielkie charaktery, wola ludzi czynu: żołnierzy, zdobywców, mężów stanu, żeglarzy, kupców — budowały potęgę, sławę i dobrobyt państw morskich. Ale czyny ich dojrzewały w przychylnej atmosferze życia zbiorowego; były wykorzystywane dla dobra publicznego tylko wówczas, gdy natrafiały na zrozumienie w społeczeństwie, gdy podejmowana akcja znajdywała oddźwięk we wszystkich dziedzinach twórczości narodowej.

Poczynaniom naszym na wybrzeżu i na morzu, kiełkującej idei kolonjalnej — potrzeba mocnego oparcia i spółdziałania społeczeństwa. Temu celowi — na zachodzie czy wschodzie — służy i wielka liczba specjalnych czasopism morskich, kolonjalnych.

„S p r a w y m o r s k i e i k o l o n j a l n e“ powiększą skromną liczbę polskich czasopism tym sprawom poświęconych, ale będą też jeszcze jednym organem pracy i działalności wielkiej już dzisiaj organizacji, jaką jest Liga Morska i Kolonjalna.

STANISŁAW ZIELIŃSKI

POTRZEBY PIŚMIENNICTWA Z ZAKRESU SPRAW MORSKICH, MIGRACYJNYCH I KOLONJALNYCH

Sprawy morskie, sprawy kolonjalne — terminy nowe dla Polaka współczesnego, dla dawnych pokoleń terminy to conajmniej obojętne. Mieliśmy dostęp do morza, bardzo poważny szmat brzegu Bałtyku, ale brak nam było zrozumienia ważności posiadania dostępu do morza, a kolonje nas nie interesowały. W najlepszym wypadku dawała Rzeczpospolita pomoc dyplomatyczną swemu lennikowi Jakóbowi Kurlandzkiemu, gdy ten dla siebie zajmował wyspę Tobago na morzu Karaibskiem lub św. Tomasza u brzegu Afryki. W wyścigu innych narodów, w zdobywaniu dalekich lądów, nie braliśmy udziału jako naród lub jako państwo, tylko poszczególni Polacy na własną rękę badali obce kraje, po morzach uganiali się za niewiernymi i Holendrom Brazylję zdobywali, Madagaskar podbijali dla Francuzów. Przyczynialiśmy się coprawda niezgorzej do odkrywania i badania nieznanych lądów, atoli wysiłki indywidualne setek Polaków w tej dziedzinie nie nam, lecz innym wyszły na pożytek. Dawna Rzeczpospolita wysiłków swych obywateli w tym kierunku czynionych nie umiała ocenić i nie miała nawet ochoty eksploatować. Polska w niewoli, zajęta dążeniem do wybicia się na wolność — nie miała po temu siły.

Dopiero po odzyskaniu skrawka brzegu morskiego, tym razem już dosłownie skrawka, zaczęliśmy się interesować zagadnieniem morskiem i powoli poczyna świtać w społeczeństwie zrozumienie ważności dostępu do morza, a co za tem idzie, konieczności posiadania własnych kolonij. To zrozumienie jednak istnieje dopiero w zalążku, jest narazie głównie sprawą sentymentu.

Sentyment — rzecz miła, dobra, nawet konieczna, ale na sentymencie samym bez realnego ujmowania sprawy nie zbuduje się rzeczy realnych. Zachwyty nad wspaniałością morza, własnego morza, zachwyty same nad imponującą potęgą Gdyni i samego jej powstawania, Gdyni tego widomego znaku, że uświadamiamy sobie wreszcie, czem

jest dla narodu polskiego posiadanie brzegu morskiego, nie starczą. Dla koniecznych realnych poczynań trzeba tworzyć podstawy, uzasadnienia i nie można ograniczyć się na uczuciowem i sentymentalnem pojmowaniu morza. Niezbędne jest wszechstronne badanie i zbadanie zagadnień morskich, gruntowne zaznajomienie się z niemi, aby można celowo nadawać kierunek rozwojowi i postępowi naszych poczynań.

Bez przeszłości, bez praktyki morskiej, doświadczenia morskiego, my do tej pory naród szczurów lądowych, milowemi krokami dziś krocząc, musimy inne narody doganiać na punkcie znajomości spraw morskich, by wyrównać wiekowe zaniedbanie.

Wieki historji naszej wykazały, że umiemy walczyć niebylejako za swoje ideały i za cudze sprawy, kilkanaście zaś łat niepodległości wykazały, że po wiekowej niewoli nauczyliśmy się także wreszcie realnie myśleć, umiemy pracować i twardo trzymać to, cośmy posiedli. Świadomość tych zalet napawa nadzieją, że jesteśmy zdolni nietylko do sentymentalnego odnoszenia się do spraw morskich, lecz do pożytecznego i realnego do nich ustosunkowania się, a zatem do wszechstronnego obznajmiania się z niemi.

Ze sprawami morskiemi ściśle związane są sprawy migracyjne i kolonjalne. Mamy pół miljona przyrostu naturalnego rocznie. Nadmiar przyrostu, szukając możności życia, wyżywienia się, odpływa z kraju, który go wyżywić nie może: odpływa osiem dziesiątków lat, jeżeli nie uwzględnimy naszych emigracyj popowstaniowych, to jest politycznych. Nadmiar rąk roboczych szukał zatrudnienia, chłop począł chodzić na „Saksy", emigrować za Ocean. Zrazu społeczeństwo patrzało zdumione na ten ruch, ba nietylko zdumione, lecz zgorszone, zwłaszcza gdy głębiej myślący działacze, zdając sobie sprawę z konieczności tego naturalnego ruchu, wzięli się do ujęcia go w ramy organizacyjne, z myślą pokierowania nim tak, aby nie szkodę, lecz pożytek przyniósł społeczeństwu. To się jednak w pojęciu ogółu nazywało zdradą sprawy narodowej, jako rzekome popieranie ucieczki od gleby, ucieczki z kraju, a więc osłabienie elementu polskiego na ziemiach rdzennie polskich, będacych w zażartej walce o utrzymanie swego stanu posiadania w walce poprostu już o byt lub niebyt plemienia polskiego na odwiecznych jego dzierżawach.

Wnet jednak z okresu oburzenia wyszło społeczeństwo, zaczęto myśleć, rozważać. Maćki i Bartki poszły do Brazylji, osiadły tam, zagospodarowały się i donosiły, że im dobrze. A no trudno, poszli — a czy im tam istotnie dobrze, a co też z ich polskością, czy się nie zatracają? Nastąpiła więc druga faza w ustosunkowaniu się społeczeństwa: zaczęto się liczyć z faktem i szły jedna za drugą ekspedycje badawcze za morze, aby stwierdzić, w jakich warunkach bytują nasze emigracje zarobkowe

i osadnicze w obu Amerykach, wyprawy których spostrzeżenia miały dopomóc do ustalenia jakiegoś poglądu na emigrację jako taką i obmyślenia środków zorganizowania jej i ujęcia w karby. Znów dziesiątki lat medytowano, pracowano nad emigracją, „opiekowano się" wychodźtwem, i przecież nie zdołano doprowadzić do tego, by emigracja nasza, której miljony znalazły się w ciągu dziesiątków lat za Oceanem, stała się w jakim kierunku czynnikiem ważkim, decydującym na terenie, który osiadła. A Bartki i Maćki szły i szły i idą wciąż, urządzają się to lepiej to gorzej, rozpływają się w obcem morzu, bez większego dla Macierzy pożytku lub gdzie niegdzie kupą coprawda osiadają, ale znowu bez większego dla kraju macierzystego efektu, przynajmniej bez takiego, jakiby odpowiadał ich sile liczebnej, zdolnościom dorobku i pracy nowej ojczyźnie wniesionego.

Wreszcie dostęp do morza, posiadanie morza, obowiązuje. Obowiązuje do pełnego jego wykorzystania. Pokolenie przedwojenne miało jeden ideał: zdobycie niepodległości. Ideał został osiągnięty. Dzisiejszem zadaniem jest zapewnienie niepodległej Polsce odpowiedniego i godnego stanowiska wśród narodów świata, zapewnienie Rzeczypospolitej stanowiska mocarstwowego, a więc implicite uzyskanie dla Rzeczypospolitej własnych kolonij, naprawienie zaniedbań pierwszej Rzeczypospolitej.

Omawiane zagadnienia naogół wciąż jeszcze traktowane są ze stanowiska propagandy. Oczywista — propaganda jest konieczna, ale i tej propagandzie zbraknie wreszcie treści, i dojdziemy ostatecznie do tego, że będziemy wołać „morze" „kolonje", a reszta będzie powtarzaniem tysiące razy wygrzmionych frazesów wiecowych, — a frazesami i górnolotnemi hasłami stale żywić społeczeństwa nie można.

Potrzeba treści, której dostarczy nauka, dostarczą badania zagadnień morskich, migracyjnych i kolonjalnych.

Należy stworzyć warsztaty naukowe, Instytut badań spraw morskich i kolonjalnych, a dla tych warsztatów i równocześnie z niemi tworzyć niezbędne i podstawowe pomoce jak bibljoteka, muzeum, bibljografja, literatura.

Zacznę od rzeczy podstawowej, bez której badaczowi trudno się poruszać. Badacz naszych zagadnień jest dziś zupełnie bezradny, nie wie jaki materjał posiadamy i gdzie go szukać. Należy więc stworzyć gruntowną bibljografję migracyjno-morską, która obejmowałaby tak produkcję książkową, jak rozprawy i artykuły w perjodykach a nawet w dziennikach, przyczem oddzielne grupy stanowiły bibljografje wychodźtwa zamorskiego oraz Wielkiej Emigracji.

Bibljografja polsko-amerykańska winna być oddzielnie opracowana. Produkcja literacka Polonji zamorskiej szczególnie w Stanach Zjednoczonych ma dość specjalny charakter i jest zbyt obszerna (dość wspomnieć, że jeden tylko z wydawców polskich w Stanach wydał do 1930 r. zgórą 2 000 książek od — senników egipskich, coprawda, do przedruków najcelniejszych dzieł naszych Kraszewskich, Sienkiewiczów, Żeromskich, Sieroszewskich itd.) i jest trudniejsza do opracowania, aby ją załatwiać łącznie z opracowywaniem bibljografji problemów morskich i migracyjnych, tem więcej, że tę pracę winno i może przeprowadzić jedynie wychodźtwo miejscowe. Dla zagadnień ogólno-emigracyjnych i morskich nie posiadamy wogóle żadnej bibljografji, w dziedzinie morskiej i pomorskiej tylko drobne przyczynki i to tylko z okresu Polski niepodległej (Wierczyńskiego i Cehaka).

Zasięg rzeczonej polskiej bibljografji morskiej i migracyjnej oraz podział jej według treści wyobrażam sobie jak następuje:

POLSKA BIBLJOGRAFJA MIGRACYJNA

Sprawy migracji, podróżnictwa i kolonjalne

I Migracja

A. Ogólnie:

Problem emigracji, polityka emigracyjna, historja emigracji, prace ogólno-informacyjne o wychodźtwie, stosunki na emigracji, transport emigrantów i reemigrantów, sprawa wynarodowienia wychodźtwa i asymilacji, reemigracja i wycieczki do kraju i t. d.

B. Ustawodawstwo migracyjne: rozporządzenia, przepisy, ochrona pracy, ubezpieczenia itd.

C. Opieka nad emigrantami i reemigrantami w kraju, zagranicą, polska i obca.

D. Emigracja sezonowa: Rzesza, inne kraje.

E. Sprawy emigracyjne terytorjalnie:

1. Stany Zjednoczone i Kanada,
   a) sprawy kulturalne, szkolnictwo, wychowanie, oświata, wyznanie,
   b) sprawy zarobkowe i polityczne.
2. Ameryka Południowa i Środkowa: a) i b) jak wyżej.

3. Australja i Oceanja: a) i b) jak wyżej.
4. Afryka: a) i b) jak wyżej.
5. Azja i Rosja Europ.: a) i b) jak wyżej.

F. Organizacje, instytucje i urzędy: w kraju i na emigracji, zajmujące się sprawami migracji, kolonizacji i podróżnictwa (turystyka):
1. Statuty, regulaminy, sprawozdania etc.
2. Historja, działalność (zebrania, wiece, zjazdy, kongresy, manifestacje, ew. opracowania historji tychże organizacyj).

G. Wydawnictwa: polskie krajowe i zagraniczne, poświęcone zagadnieniom migracji, kolonizacji i podróżnictwa:
1. perjodyki, roczniki, kwartalniki, miesięczniki, tygodniki, dzienniki etc.,
2. wyd. i dzieła zbiorowe,
3. kalendarze,
4. przewodniki po zagranicy,
5. słowniki, podręczniki do nauki języków narodów kolonjalnych, oraz ludów zamieszkujących tereny objęte emigracją polską.

H. Kraje sąsiadujące z Polską: sprawy narodowościowe i mniejszościowe, kolonizacja wewnętrzna, populacja.

I. Życiorysy: działaczy i pisarzy emigracyjnych (krajowych i emigrantów).

II Problem Kolonjalny

III Podróżnictwo

A. Polskie podróżnictwo naukowe, eksploracyjne i kolonizacyjne, turystyczne umyślne i dobrowolne oraz przymusowe, lub okolicznościowe itd. opisy zwiedzanych i badanych krajów i ludów, prace naukowe, będące wynikiem podróży i badań oraz spostrzeżeń własnych, tudzież opracowania spostrzeżeń badaczy polskich przez innych w zakresie geografji, geologji, mineralogji, archeologji, etnografji, antropologji, przyrody i innych dziedzin wiedzy, wspomnienia z podróży: bibljografja życiorysowa podróżników.

B. Pamiętniki zesłańców (Sybir) i wojskowych polskich, walczących poza granicami kraju.

C. Praca misyjna Polaków.

D. Krzyżowcy polscy: Ich relacje i o nich.

E. Pielgrzymi do Ziemi Świętej: Ich relacje i o nich.

F. Poselstwa zagraniczne Rzpltej do roku 1795, z wyjątkiem poselstw do krajów ościennych.

G. Polskie podróże morskie (szkolne).

H. Geografja krajów, objętych wychodźtwem polskiem oraz kolonij zamorskich w językach polskim i obcych i tłumaczeniach polskich, obce prace podróżnicze, kartografja oryginalna oraz w odsyłaczach kartografja z prac podróżników polskich.

Poddziały B. C. F. H.

1. różne części świata,
2. Ameryka Północna i Środkowa,
3. Ameryka Południowa,
4. Australja i Oceanja,
5. Afryka,
6. Azja wraz z Rosją Europ. (F. bez Rosji Europ.),
7. Okolice podbiegunowe.

IV Literatura

A. Beletrystyka polska (tylko oryginalna, nie tłumaczenia), polska literatura egzotyczna, dla dzieci, literatura dotycząca spraw oraz terenów objętych tematem.

B. Bibljografja: przyczynki do bibljografji tematu, prace bibljograficzne specjalne oraz dotyczące tematu.

V Skorowidze

Alfabetyczny: osobowy i rzeczowy.

POLSKA BIBLJOGRAFJA MORSKA

Sprawy morskie, Pomorze, Gdańsk, Prusy Książęce.

I Sprawy morskie

A. Sprawy morskie ogólnie.

B. Dostęp do morza i wybrzeża, rozbudowa, rozwój, obrona w przeszłości i przyszłości brzegów polskich, działania na morzu wojenne wogóle (o ile autorami prac są Polacy, z prac obcych polonica) oraz w obronie brzegów polskich.

C. P o r t y p o l s k i e :
1. Morskie wogóle.
2. Gdynia.
3. Gdańsk.
4. Puck.
5. Tczew.
6. Inne: Hel, Jastarnia, Wielka Wieś, przyszłe morskie.
7. Rzeczne.

D. M o r z e.
1. Oceanografja wogóle, w szczególności Bałtyk, meteorologja.
2. Rybactwo morskie i rzeczne.
3. Handel morski, znaczenie gospodarcze i handlowe morza, eksport, import.
4. Budowa statków.

E. Ż e g l u g a i K o m u n i k a c j a.
1. Ogólnie (taryfy, port, linje etc.).
2. Marynarka handlowa morska śródlądowa.
3. „ wojenna „ „
4. Komunikacja rzeczna w związku z morzem.
5. „ morska i towarzystwa żeglugi.
6. Sport żeglarski.
7. Podróże.

II Pomorze z Gdańskiem i Prusy Książęce

A. O g ó l n e : sprawy odnoszące się do całego terytorjum wybrzeża od Niemna po Odrę, prehistorja, archeologja, stosunki polsko-pruskie, polsko-krzyżackie, polsko-niemieckie, sprawy narodowościowe wzgl. mniejszościowe i populacyjne.

B. P o m o r z e.
1. historja, archeologja, geografja — politycznie, gospodarczo, handlowo (dotyczy całego terytorjum od Niemna po Odrę).
2. etnografja, folklor, język, krajoznawstwo, turystyka.
3. Kaszubologja.

C. G d a ń s k.
1. historja — polityczna, gospodarcza, handlowa.
2. etnografja, krajoznawstwo, turystyka.

D. Prusy Książęce:
1. Cały obszar w granicach przed wojną światową.
2. Warmja.
3. Mazury z Działdowskiem.

III Kartografja (ew. także Ikonografja)

A. Geografja ziem od Niemna po Odrę: opracowania geograficzne, słownictwo geograficzne.
B. Mapy i plany, szkice:
1. Pomorze w szerszem pojęciu.
2. Bałtyk, inne kraje nadbałtyckie.
3. Ikonografja.

IV Literatura, Beletrystyka, Bibljografja

A. Bibljografja.
1. Wydawnictwa poświęcone specjalnie tematowi: perjodyki: roczniki, kwartalniki, miesięczniki, tygodniki, dzienniki, czasopisma wychodzące na Pomorzu i w Prusach.

Pisząc o rejestracji tytułów w rzeczonej bibljografji mam na myśli, co już wyżej nadmieniłem, nietylko rejestrację produkcji książkowej, ale i artykułów w czasopismach, na co szczególny kładę nacisk. Artykuł ogłoszony w perjodyku, a tem więcej w dzienniku przepada dla nauki, choćby był najcenniejszy, o ile nie jest przypadkiem zarejestrowany w jakiejś bibljografji; w dziedzinie spraw morskich i migracyjnych prawie zawsze przepada, bo działy te bibljografji nie posiadają. Jeżeli się przy tem zważy, że produkcja książkowa w tych sprawach jest skromna a gros literatury przypada na rozprawy i artykuły w czasopismach lub wydawnictwach zbiorowych, to zrozumiemy, że rejestracja publikacyj w perjodykach jest koniecznością.

Prace nad wspomnianemi bibljografjami są już rozpoczęte i zebrano dotąd w obu bibljografjach 25 000 tytułów (18 000+7 000). Praca ta winna być kontynuowana wysiłkiem zbiorowym, a nie jak dotąd, indywidualnie, bo jeden człowiek nie jest w stanie wyczerpać ogromu materjału, zwłaszcza przy tak szeroko zakrojonym programie. Praca ta winna być rozdzielona między kilkunastu lub więcej pracowników we wszystkich ośrodkach naukowych w Polsce, a należałoby ją prowadzić bez kosztownego aparatu administracyjno-redakcyjnego, co się da uskutecznić, jeżeli się do niej przystąpi z nastawieniem społecznem. Ponieważ bibljografja

migracyjna objąć winna również podróżnictwo, zainteresowane w niej będą wszystkie dziedziny wiedzy, bo podróżują i badają obce lądy i morza nietylko geografowie, geologowie, mineralogowie itd., lecz w równej mierze archeolodzy, etnografowie, botanicy, zoologowie, meteorologowie, klimatolodzy, lekarze, inżynierowie itd. Prace, będące wynikiem ich podróży naukowych, nie mogą być pominięte w rzeczonej bibljografji. Stąd też zainteresowani w sporządzaniu bibljografji będą uczeni wszystkich dyscyplin i oni winni przyłożyć ręki do wspólnego dzieła, przy pomocy swoich uczniów. Pracę nad bibljografjami, raczej kontynuację jej, należałoby przeprowadzić w ten sposób, że przydzielonoby rejestrację poszczególnych czasopism poszczególnych środowiskom wzgl. dziedzinom wiedzy.

Zasięg tej pracy należałoby oczywiście przed rozpoczęciem ściśle określić oraz przydział materjałów dokładnie ustalić. Co się tyczy dzienników, to w grę wchodziłyby najważniejsze, tak wygasłe jak i wychodzące. Sądzę że 50—70 dzienników współczesnych winno być opracowanych i tyleż conajmniej wygasłych, co do perjodyków, to można i należy pominąć całą masę specjalnych, nie mających związku z tematem.

Równolegle z opracowywaniem bibljografji winno iść tworzenie specjalnej bibljoteki morsko-kolonjalnej, jako warsztatu pracy naukowej. Bibljoteki, która obejmowałaby produkcję literacką w dziedzinach morskiej i kolonjalnej, nie posiadamy w Polsce; były zalążki bibljotek emigracyjno-kolonjalnych przy głównym Urzędzie Emigracyjnym oraz przy Naukowym Instytucie Spraw Emigracyjnych i Kolonjalnych — ale z chwilą, gdy instytucje te znikły, bibljoteczki też przestały istnieć. Ta i owa instytucja społeczna lub zakład naukowy, posiada podręczną bibljoteczkę. Ale wszystko to rozdzielone i rozproszone, nie może stanowić warsztatu, któryby mógł zadowolić pracownika naukowego. Nadmienić przytem należy, że nasze bibljoteki naukowe nie mają nastawienia w kierunku uwzględniania specjalnie działów morskiego i kolonjalnego. Wobec tego stworzenie w Polsce takiej centralnej bibljoteki morsko-kolonjalnej jest koniecznością.

W dziedzinie piśmiennictwa morskiego i kolonjalnego należy przedewszystkiem zaspokoić potrzeby piśmiennictwa popularno-encyklopedycznego dla szerokich mas, a szczególnie dla młodzieży. Młode pokolenie, które przejdzie szkołę i wejdzie w życie, ma być innem niż pokolenie przedwojenne, dla którego opowiadanie o morzu polskiem, o kolonjach było egzotyką. „Nastawienie" społeczeństwa winno iść przez młodzież, a tę wychowuje nauczyciel, na niego więc spada główny obowiązek kształtowania duszy społeczeństwa i urabiania przyszłych obywateli w kierunku zaznajomienia się ze sprawami morza i kolonij.

Niestety — nauczyciel mimo najszczerszych chęci, nie wie dziś z czem przyjść do ucznia. Jakże bowiem nauczyciel ma wykładać, zachęcać, entuzjazmować młodzież, jeżeli nie posiada odpowiednich podręczników. Aby zachęcić młodzież do czytania, musi jej wskazać odpowiednią lekturę, ale trudno wymagać od kilkunastu tysięcy nauczycieli, aby każdy z nich na własną rękę zbierał i opracowywał dane. Przepracowanego i przeładowanego pracą nauczyciela nie stać na to. Należy mu tę pracę ułatwić. Stąd wniosek, iż należy stworzyć podręcznik bibljograficzny, w którym wskazanoby lekturę, odnoszącą się do różnych odcinków dziedziny morskiej, emigracyjnej i kolonjalnej, podanoby wybitniejsze utwory beletrystyki lub poważniejsze a przystępnie pisane prace niebeletrystyczne. I jedne i drugie znajdą się, czy to będzie „Pan Balcer w Brazylji", czy „Za chlebem", czy „Uroda życia" lub „Wiatr od morza", „Z wybrzeża i o wybrzeżu" — z drugiej strony znakomita a przystępna „Marynarka w Polsce" Czołowskiego lub Bagińskiego „Zagadnienie dostępu do morza, obok bardzo dobrej, popularnej pracy Gindricha „Polska a morze".

Prócz tego warto pomyśleć o rodzaju vademecum morskiego, małej ilustrowanej encyklopedji popularnej. Almanach taki obejmowałby kilka tysięcy haseł, opracowanych w jednem zdaniu lub w kilku wierszach. Treść notatek opierałaby się na znanych źródłach, almanach więc taki nie miałby pretensji do naukowości, bo zadaniem jego byłoby, aby czytelnik natychmiast znaleźć w nim mógł wyjaśnienie takiego lub innego zagadnienia albo terminu z dziedziny spraw morskich i pomorskich. Jeżeli chodzi o krótkie sprecyzowanie treści to winnaby ona obejmować mniej więcej następujące kwestje: historja morza, Gdańska, Pomorza i Słowiańszczyzny pomorskiej, Prus Wschodnich, dalej kwestje: Polska a Gdańsk, stosunki polityczne, ekonomiczne, obrona polityczna Pomorza i dostępu do morza, stosunki komunikacyjne, wybrzeże jako uzdrowisko i miejsce wypoczynkowe, miejscowości wybrzeża w pasie powiedzmy 10 km, ich dzieje, informacje turystyczne o nich i o wybrzeżu wogóle. Ważniejsze miejscowości na całem terytorjum Pomorza i Prus Wschodnich, znaczniejsze nazwy z historji (Jomsborg, Wolin, Szczecin, rzeka Święta, wyspa Ozylja, Malmö, Elbląg, Szczytno, Ełk). Winna być uwzględniona etnografja, zwłaszcza szczepu nadmorskiego, t. j. Kaszubów, dalej Warmjaków, Mazurów pruskich; almanach winien zawierać bardzo krótkie biografje „ludzi morza i Pomorza", ściśle z historją Pomorza związanych, podróżników — żeglarzy Polaków oraz żeglarzy — rycerzy, wybitnych działaczy pomorskich do rozbiorów i w czasie niewoli, wybitnych pisarzy. W almanachu winien czytelnik znaleźć odpowiedzi na pytania o rozbudowie, rozwoju

obronie, w przeszłości i przyszłości brzegów morskich, o portach na Bałtyku, na innych morzach, ale związanych z Gdynią, o taryfach przewozowych, urządzeniach portowych szczególnie Gdyni, wiadomości z oceanografji, meteorologji, o rybactwie i przyrodzie naszego wybrzeża i morza, o żegludze wogóle i komunikacji, prawie morskiem, banderach, o statkach i ich budowie, żegludze śródlądowej (ku morzu), podróżach szkolnych naszych statków, o kartografji, o zagadnieniu polityki morskiej, o czasopiśmiennictwie morskiem i pomorskiem, o sztuce i literaturze o morzu itd. — Podobny almanach winien być stworzony dla spraw migracyjno-kolonjalnych.

Co się tyczy badań naukowych, to do opracowania wszechstronnego i obszernego planu uważam za powołany przyszły „Instytut Morski i Kolonjalny", który winien powstać, a którego celem byłoby „szerzenie śród społeczeństwa wiedzy o morzu i terenach kolonizacyjnych polskich oraz organizowanie i popieranie badań naukowych nad morzem i terenami kolonizacyjnemi".

Projekt takiego instytutu przedstawił swego czasu znany geograf, profesor dr. Stanisław Pawłowski. Do zrealizowania projektu służyłyby według prof. Pawłowskiego następujące środki:

1. popularne wykłady:

a) o morzu i o zagadnieniach z morzem związanych jak oceanografja, geografja mórz, żegluga i wogóle komunikacja morska, handel morski, marynarka wojenna, porty, historja odkryć i badań itp. ze szczególnem uwzględnieniem Bałtyku, Gdyni i handlu polskiego,

b) popularne wykłady o terenach kolonjalnych i zagadnieniach kolonizacyjnych wogóle: badania przyrody, geografji tych terenów, stosunki etnograficzne, socjalne i polityczne (ze szczególnem uwzględnieniem tych terenów, w których ma się skoncentrować akcja kolonizacyjna polska);

2. wydawnictwa popularne w zakresie morza i w zakresie zagadnień kolonjalnych:

a) o charakterze ogólnym,

b) o charakterze praktycznym, któreby zawierały wiadomości, potrzebne naszym kupcom, inżynierom i szerszej publiczności, stała wystawa lub

3. stałe muzeum morskie, przystępne dla publiczności, a zawierające okazy fauny, flory, pokazy instrumentów oceanograficznych, rodzajów statków, portów, mapy, wykresy graficzne, ilustracje, obrazy krajobrazu nadmorskiego, bitew morskich, wielkich żeglarzy i odkrywców itp.;

4. bibljoteka morska i kolonjalna, dostępna dla publiczności, uwzględniająca przedewszystkiem rzeczy polskie i Polskę obchodzące, a obejmująca zarówno książki, jak mapy, atlasy i materjały ilustracyjne;

5. popieranie podróży naukowych lub rekonesansów jednostek w sprawach morskich lub kolonizacyjnych;

6. organizowanie lub popieranie wypraw naukowych na morze lub do krain kolonjalnych;

7. wydawanie prac ściśle naukowych (wyników badań, raportów podróżników, map, materjałów itp.);

8. organizowanie w porze zimowej kursów naukowych i oceanografji ogólnej oraz geografji mórz i terenów kolonjalnych, zarówno ogólnokształcących jak i specjalnych np. dla pionierów kolonjalnych;

9. przygotowanie opinji w sprawach, dotyczących zagadnień morskich i kolonjalnych, na żądanie władz państwowych, organów Ligi Morskiej i Kolonjalnej lub instytucyj użyteczności publicznej;

10. udzielanie nagród za prace lub rozpisywanie konkursów;

11. udzielanie stypendjów młodym adeptom nauki na wyjazd do instytutów oceanograficznych lub kolonjalnych.

Mówiąc o wykładach popularnych, organizowanych bezpośrednio przez przyszły Instytut, nie można pominąć roli, jaką odegrać winien w szerzeniu znajomości spraw morskich i kolonjalnych pośrednio. Mam na myśli inicjatywę wprowadzenia wymienionych dziedzin do szkolnictwa tak niższego jak wyższego. Co się tyczy szkolnictwa niższego i średniego, to do tego służyłyby wymienione w punkcie drugim wydawnictwa, tak w charakterze ogólnym i praktycznym, które to określenie uzupełniłbym przymiotnikiem ,,podręcznikowym". Inicjatywę do stworzenia odpowiednich podręczników dla nauczycieli, odpowiednich czytanek dla młodzieży winien dać projektowany Instytut, a nawet sam tworzyć te pomoce, a działając w ścisłem porozumieniu z władzami szkolnemi, odciążyć je, zdejmując z nich tę troskę. W zakresie szkolnictwa wyższego winien Instytut inicjować większe zainteresowanie się dziedziną morską i emigracyjno-kolonjalną na katedrach, by spowodować odpowiednie nastawienie w gronie profesorskiem. Różne są dziedziny wiedzy, w których profesorowie na seminarjach z łatwością szerzej uwzględnić mogą sprawy morskie i kolonjalne, przyczem szczególnie pomocna może być dziedzina podróżnictwa.

Wymienię kilka przykładów. Ignacy Domejko — niezmiernie to interesujący objekt dla profesora geografji, geologji, mineralogji i literatury. Domejko — przykład tężyzny filomatów i filaretów, badacz Południowej Ameryki, dobroczyńca Chilijczyków przez swe badania

i jako ten, który nauczył ich korzystania z odkryć naukowych. Naukowe opracowanie monografji Domejki, to temat, jak mi się wydaje, wdzięczny dla człowieka nauki, a także dla propagandy zagranicznej, jako przykład, co umieliśmy dać z siebie i co też istotnie wnieśliśmy do ogólnego dorobku cywilizacyjnego. Albo Dybowski Benedykt i cała plejada naszych zesłańców — badaczy Sybiru i Dalekiego Wschodu. Na dziesiątkach i setkach przykładów wykazać możemy niepożytą tężyznę plemienia, narodu, którego nawet klęski narodowe przynoszą cywilizacji przeogromne korzyści. Katorżnik normalnie ginie w zapomnieniu, bezużytecznie dla ludzkości, nasi „katorżnicy" wnoszą światło w mroki nieznane, odkrywają dla cywilizacji połowę niemal Azji. — A nasza Wielka Emigracja? Nie mówiąc już o pożytku jej dla kształtowania się nowoczesnych pojęć społeczeństwa własnego, wskazać trzeba i wykazać należy korzyści, jakie z niej odniosły gościnne narody, chociażby jedna tylko Francja. Dość porównać „świadczenia" naszej emigracji z świadczeniami dzisiejszej emigracji rosyjskiej, niemniejszej liczebnie, niż nasze wychodźtwo polityczne.

Chodzi o podejście do sprawy, o zwrócenie uwagi na możliwości wyzyskania momentów i tematów, niewyzyskiwanych dotąd na katedrach, o zachęcenie w tym kierunku, o wskazanie możliwości i potrzeby z równoczesną pomocą w poszukiwaniu i wskazywaniu źródeł i materjałów. Instytut przy takim, jak wyżej naszkicowałem zasięgu, posiadający bibljotekę, muzeum, tworzący bibljografję, byłby tą instytucją, która mogłaby się tych zadań podjąć.

Omawiałem wyżej sprawę bibljoteki. Są tu i owdzie zaczątki bibljotek, są książki z omawianych w tym artykule dziedzin, te książki są nawet — na półkach, ale niemało jest ich — w pakach nieuporządkowanych, niedostępnych. Materjałów rękopiśmiennych również nie brak, ale tem mniej są dostępne. Instytut byłby tą instytucją, któraby mogła pośredniczyć w udostępnieniu materjałów.

Tak bibljotekę jak i muzeum pojmuję jako warsztat pracy naukowej. Muzeum może być muzeum w przeciętnem tego słowa znaczeniu, tj. wystawą, dla zaspokojenia ciekawości szerokich mas i jako takie nie byłoby nieciekawe. Egzotyka bowiem zawsze interesuje; ale okazy „ciekawostkowe" stanowiłyby tylko część zbiorów projektowanego muzeum, którego głównem zadaniem winno być służenie jako laboratorjum, jako warsztat pracy, dla badaczy spraw morskich i kolonjalnych, i nietylko dla badaczy; muzeum winno być instytucją instruktywną dla przyszłego emigranta i osadnika, kolonisty, eksploratora etc. Stąd też muzeum to winno gromadzić okazy, wykresy, statystyki etc., dając

pogląd na historję i stan obecny oraz stosunki nietylko na terenach dotychczasowego osadnictwa naszego, ale także w krajach, które mogą wchodzić w grę, jako tereny naszej kolonizacji lub eksploatacji kolonjalnej względnie ewentualnych kolonij mandatowych polskich. Muzeum to winno zatem obejmować dane, odnoszące się do rozmieszczenia Polaków w poszczególnych krajach głównie zamorskich, do historji osadnictwa, stosunków społecznych itd. w kolonjach, uwarstwowienia naszej emigracji, dalej obejmować winno pamiątki po emigrantach, podróżnikach, eksploratorach etc., dokumenty emigracyjne itp. Dział współczesny winien obejmować okazy muzealne, dotyczące krajów zamorskich z wszystkich dziedzin (zoologja, botanika, przemysł krajowy, rolnictwo, medycyna tropikalna itp.), winien być tak skonstruowany, aby równocześnie instruować o całokształcie zagadnień tak terytorjalnie (Brazylja, Stany Zjednoczone, Afryka itd. ew. z poddziałami), jak również zagadnieniami: liczebność, nasilenie emigracji, stosunki gospodarcze, rolnicze, przemysłowe wśród emigrantów obcych i polskich, szkolnictwo, organizacje polskie, warunki klimatyczne i zdrowotne itp.

Tak, jak bibljografja już się opracowuje, tak tworzą się już też i dwie ostatnio wspomniane ważne pomoce, mianowicie bibljoteka i muzeum przy Lidze Morskiej i Kolonjalnej.

PROF. MIECZYSŁAW RYBCZYŃSKI

PROBLEM WISŁY

Dorzecze Wisły wraz z jej ujściami pozamykanemi śluzami komorowemi w Einlage i w Danziger Haupt wynosi 198 500 km² i leży prawie w całości, bo w 92% na terytorjum państwa polskiego (180 300 km²). Pod względem wielkości zlewni nie ustępuje dorzeczu Renu, ma zaś nad niem przewagę w postaci przynależności do jednego państwa, nie posiada natomiast tej obfitości wody zwłaszcza w czasie niskich stanów, jaką odznaczają się rzeki alpejskie, czerpiące w tych okresach wodę z lodowców oraz z naturalnych magazynów w jeziorach.

W stosunku do powierzchni państwa polskiego (388 600 km²) stanowi zlewnia Wisły w obrębie jego granic 46.4%. Przy pomocy kanału bydgoskiego i górnonoteckiego łączy się bezpośrednio ze zlewnią Wisły dorzecze Noteci, a przy pomocy kanałów Augustowskiego, Królewskiego i Ogińskiego powiększa się obszar ciążenia Wisły o wielkie zlewnie Niemna i Prypeci, które w granicach państwa polskiego wynoszą (bez Wilji) około 105 000 km².

W ten sposób sieć istniejących dróg wodnych, złączonych z Wisłą urasta do 80% wszystkich dróg wodnych państwa. Leży ona na terytorjum 283,000 km², t. j. na 73% powierzchni całego państwa.

Zdawałoby się, że w tych warunkach znaczenie gospodarcze Wisły, jako środka komunikacyjnego nie powinnoby ustępować znaczeniu, jakie posiadają rzeki podobnej wielkości w innych państwach. Tymczasem spotykamy się bardzo często z opinją, że znaczenie komunikacyjne Wisły dla gospodarki Polski nietylko obecnie jest prawie żadne, ale i w przyszłości takiem pozostanie, zanim w drodze wielkich robót technicznych nie zostanie ona przetworzona w prawdziwą wielką arterję komunikacyjną.

Chcąc zbadać słuszność tych zapatrywań należy przedewszystkiem zbadać rolę, jaką faktycznie odgrywa Wisła w życiu gospodarczem Polski odrodzonej, i jak się ta rola przedstawia w porównaniu do tej, jaką ona niegdyś odgrywała.

Czem była Wisła w dawnem państwie polskiem, jest rzeczą powszechnie wiadomą. Była ona jedyną drogą eksportową o poważnym ruchu towarowym od chwili, kiedy eksport zaczął odgrywać większą rolę w gospodarce Polski. Zaczyna się to już w połowie wieku XV-go, a punkt szczytowy rozwoju żeglugi przypada na pierwszą połowę XVII-go stulecia.

W porównaniu do dzisiejszych obrotów portów morskich ilość podówczas przewożonych towarów nie wydaje się wielką. Przeciętny ruch na Wiśle pomorskiej wynosił w epoce największego rozkwitu t. j. w pierwszej połowie XVII wieku około 400 000 ton rocznie. Maximum przypada na rok 1618. Przewieziono wówczas około 500 000 ton, w czem samego zboża do Gdańska przyszło 100 000 łasztów (po 60 korcy gdańskich), zatem około 300 000 ton, innych towarów niespełna 100 000 ton, do tego nieznaczny import, nie dający się ściśle określić, oraz przewóz do Elbląga i Królewca, który mógł wynieść do 20% obrotów gdańskich. Ilość okrętów morskich, jakie w tym roku zawinęły do Gdańska, wyniosła 1867 sztuk. W porównaniu do obrotów międzynarodowych innych państw była to na owe czasy cyfra bardzo duża. Wystarczy powiedzieć, że wskutek tego Gdańsk stał się pierwszym portem nietylko na Bałtyku, ale na całej północy. Dopiero wojny szwedzkie wytrąciły mu z rąk pierwszeństwo na korzyść Hamburga. W 170 lat później w czasie Sejmu czteroletniego, wynosi wywóz zboża wszystkiemi drogami wodnemi, a więc prócz Wisły także Odrą, Niemnem i Dnieprem około 200 000 łasztów, wartości 80 000 000 złp., cały zaś eksport Polski szacowany jest w tych latach na 110 do 150 000 000 złp., co w zupełności wystarczyło na wytworzenie dodatniego bilansu handlowego. Wartość wywozu przedstawia się pokaźnie nawet w porównaniu do obrotów, notowanych w największych mocarstwach zachodnich, jak Francja i Anglja (870 000 000 i 780 000 000 złp.

Stosunki zmieniają się radykalnie z chwilą, kiedy po rozbiorach, a ostatecznie po Kongresie Wiedeńskim, Wisła pomorska, a z nią Gdańsk traci swoje naturalne zaplecze. Przewozy na Wiśle spadają w r. 1815 r. do 25 000, później nawet poniżej 20 000 ton. Wzrost eksportu zboża do 150 000 ton za rządów Lubeckiego był zjawiskiem przejściowem, spada on ponownie po wprowadzeniu nowego środka komunikacyjnego w postaci kolei żelaznych i ustaje wkońcu zupełnie. Ostatnia barka, naładowana zbożem w Królestwie, przybywa do Gdańska w r. 1883.

Upadek ruchu na drogach wodnych nie trwał jednak długo. Szybki rozwój życia gospodarczego i wzrost wymiany międzynarodowej, jaki

cechuje cały wiek XIX, zmusił państwa do szukania taniego środka komunikacyjnego, jakim jednak pozostały drogi wodne. Rozbudowa ich nastąpiła w ostatniem ćwierćwieczu we Francji w postaci sztucznych dróg wodnych, w Niemczech przedewszystkiem w drodze regulacji rzek. Akcja ta na wielką zakrojona skalę objęła także uregulowanie Wisły pomorskiej. Ulepszenie komunikacji rzecznej, a następnie połączenie ze sobą poszczególnych rzek kanałami wzmogło wszędzie transporty wodne. Tylko na Wiśle wobec odcięcia naturalnego zaplecza granicami wpływ regulacji ujawnił się w nieznacznym stopniu. Tak np. na sąsiedniej Odrze przed regulacją i budową kanału Odra-Sprewa wynosił ruch roczny (w roku 1883) 200 000 ton, zaś w czasie największego rozkwitu w roku 1913 wzrósł do 5 200 000 ton. Natomiast na Wiśle w latach osiemdziesiątych transportowano rocznie około 100 000 ton, zaś w roku 1912 notuje śluza w Einlage maksymalny ruch przedwojenny 610 286 ton. Cały ten wzrost ruchu odnosi się przeważnie do ruchu miejscowego, ponieważ przez Toruń przejechało w roku 1887 — 134 000 ton, zaś w roku 1912 — 140 000 ton, wymiana zatem towarów z Królestwem pozostała prawie bez zmiany. Nawet popierany usilnie przez Niemców przywóz drzewa w tratwach wzrósł zaledwie o 30%. Maksymalna ilość drzewa przewiezioną została w r. 1906 w ilości 1 685 500 m^3.

W roku 1912 suma obrotów towarowych Gdańska wyniosła 2 453 212 ton, zaś towarów przewiezionych Wisłą 824 653 ton (razem z drzewem). Udział zatem transportów wiślanych wynosi około 33%.

Odcięcie Gdańska od naturalnego zaplecza odbiło się na zmniejszeniu jego znaczenia wśród portów północnych. W XVII wieku był Gdańsk pierwszym portem na północy, o obrotach większych niż w Hamburgu. W r. 1913 zajmuje on 9 miejsce wśród portów bałtyckich, a 5 miejsce wśród portów niemieckich.

Główny kierunek ruchu na wodach pomorskich w okresie rządów niemieckich był równoleżnikowy. Połączenie Prus wschodnich z Gdańskiem i Niemcami odgrywało główną rolę i zmusiło Niemcy do przebudowania kanału bydgoskiego i skanalizowania Nogatu dla łodzi o pojemności 400 ton.

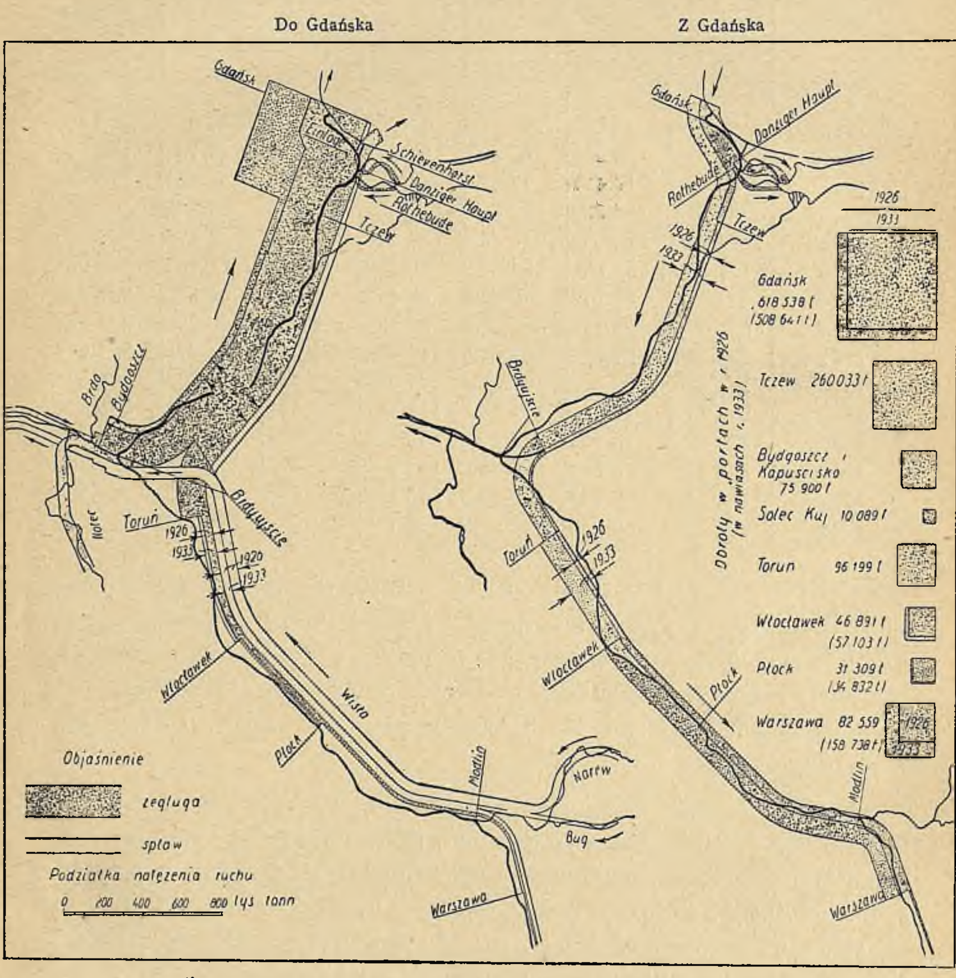
W odrodzonem państwie polskiem można skonstatować w rozwoju żeglugi dwie główne cechy 1) powolną zmianę kierunku transportów na południkowy, 2) dość szybką dążność do odzyskania dawnego znaczenia, jakie miała Wisła w latach dawniejszych, jako droga eksportowa.

W pierwszych latach po wojnie byłby nastąpił zupełny zanik ruchu, gdyby nie przewóz transportów amerykańskich do Polski w r. 1919

i 1920 w ilości 152 764 i 87 816 ton. Pozatem przybyło z Polski nieco drzewa w tratwach (23 000 ton). Bez tych transportów byłby spadł ruch do 10% przedwojennego. W r. 1921 transporty ameryk. ustają, w tym też roku notuje śluza w Einlage powojenne minimum ruchu 115 686 ton w przywozie i wywozie razem z drzewem, to jest 13% ruchu przedwojennego. Odtąd zaczyna się stały wzrost, a regularność jego psują tylko zmienne, zależne od konjunktury, transporty drzewa oraz węgiel przewożony w czasie strajku angielskiego w r. 1926. W tym roku nietylko eksport, ale i cały obrót z Gdańskiem (bez drzewa) przekroczył cyfrę przedwojenną wyniósł bowiem 618 538 ton z (drzewem 641 934 ton) wobec maximum przedwojennego 610 286 t.

Przywóz drzewa do Gdańska przybrał większe rozmiary tylko w latach 1922-1924 (przeciętnie 120 000 ton rocznie). Maximum w roku 1922 wyniosło 65% przedwojennego eksportu przez Gdańsk. Równocześnie jednak przechodzą nieznaczne ilości (około 20 000 ton) do Elbląga. Takie same ilości drzewa, jak do Gdańska, idą również na kanał bydgoski. Po raz drugi dobra konjuktura dla wywozu drzewa powtórzyła się w latach 1927—1928, wówczas jednak 250 000 ton rocznie przechodzi na kanał bydgoski, a tylko 50 000 spływa wdół Wisłą pomorską. W ostatnich latach utrzymuje się ilość spławianego drzewa do Gdańska w nieznacznych cyfrach, średnio około 12 000 ton rocznie, dopiero w r. 1933 wzrasta do 32 000 ton. Na kanał bydgoski przeszło w r. 1933 tylko 5 627 ton. W r. 1933 wywóz doszedł do 308 844 ton towarów, przewiezionych na statkach i łodziach i 32 076 t. drzewa w tratwach. W ten sposób po raz drugi przekroczyliśmy maximum przedwojenne, które w r. 1912 wynosiło w wywozie 302 247 ton. Tym razem przekroczenie ma charakter bardziej stały wobec jakości towarów, jakie są przedmiotem transportu. Węgiel nie bierze zupełnie udziału w wywozie, na plan pierwszy wysuwają się płody rolnicze, przedewszystkiem zboże i cukier. W ten sposób charakter wywozu zaczyna się upodabniać do stosunków przedrozbiorowych. Maximum z r. 1933 wykazuje jeszcze inną przewagę nad r. 1926. Wówczas ładowano węgiel w Toruniu, Kapuściskach i Tczewie, przeciętna zatem odległość transportu dla węgla nie przekraczała 100 km. Inne towary, transportowane do Gdańska, pochodziły z kanału noteckiego lub z Pomorza, Wisła środkowa nie brała jeszcze zbyt dużego udziału w ruchu, jak to okazuje grafikon nasilenia transportu z r. 1926. Natomiast przewozy z r. 1933 odbywają się na przeciętnej odległości, przekraczającej znacznie 200 km. Stąd więc mimo mniejszej, niż w r. 1926 ilości ładunku, ilość wykonanych tonno-kilometrów była w 1933 większą, wynosiła bowiem na szlaku Warszawa—Gdańsk 121 000 000 tkm, gdy w r. 1926 tylko 99 000 000 tkm.

Wzrost ten zawdzięcza rok 1933 coraz większemu udziałowi portów Wisły środkowej, położonych w odległości 250 do 400 km od Gdańska i to zarówno w eksporcie stale zresztą wzrastającym, jak też w imporcie, dochodzącym do Warszawy. Ilościowo import wodą nie jest wielki,



Grafikon natężenia żeglugi i spławu na linji Warszawa—Gdańsk.

obraca się od r. 1927 około cyfry 150 000 t, z czego na import do Polski przypada 91 712 t w r. 1933.

Zmiany w ilości przewożonych towarów najlepiej można śledzić na podstawie zapisków statystycznych, prowadzonych na śluzie w Einlage, przez którą przechodzą wszystkie towary, idące do Gdańska. Wyniki jej podaje tabela I.

Tabela I

Ruch towarowy przez śluzę w Einlage

Rok	wdół rzeki			wgórę rzeki			Razem
	Żegluga	Spław	Razem	Żegluga	Spław	Razem	
1919	72 840	23 004	95 844	131 006	—	131 006	226 850
1920	46 574	20 689	67 263	87 737	159	87 737	155 000
1921	54 763	17 471	72 234	42 385	1 067	43 452	115 686
1922	87 325	132 539	219 864	46 282	984	47 266	267 130
1923	91 085	125 603	216 688	33 489	7 986	41 475	258 163
1924	101 986	94 894	196 880	56 298	5 889	62 187	259 067
1925	121 291	45 270	166 561	86 616	4 277	90 895	257 456
1926	530 702	18 153	548 885	87 836	5 243	93 079	641 934
1927	154 747	27 952	182 699	169 410	2 565	171 975	354 674
1928	164 254	30 308	194 562	189 650	582	190 232	384 294
1929	201 512	16 568	218 080	116 821	551	117 372	335 452
1930	278 685	10 168	288 853	155 644	384	155 644	444 881
1931	272 899	13 664	286 563	142 600	—	142 600	429 163
1932	202 239	8 995	211 234	135 523	—	135 523	346 757
1933	308 844	32 075	340 919	167 722	—	167 722	508 641

Do tych ilości należałoby dodać towary, nie przechodzące przez śluzę w Einlage, a mianowicie drzewo, idące z Polski do Elbląga. Kanałem Wisła—Zalew przechodziło do r. 1927 przeciętnie rocznie 5 000 t, zaś Wisłą Elbląską ilości zmienne od 6 000 do 29 000 t. Ponadto wyszło bezpośrednio na morze przez Schievenhorst w r. 1926 — 61 500, zaś w r. 1927—118 284 t węgla.

Statystyka śluzy w Einlage podaje wagę towarów bez względu na miejsce naładowania lub wyładowania, tylko ilość łodzi i statków rozdzielona jest na poszczególne kierunki. Można stąd tylko w przybliżeniu określić % towarów, przewożonych do Polski, na obszar wolnego miasta, do Prus Wschodnich i t. p. W roku 1932 przejechało z Polski i do Polski 61 % taboru, w tem uczestniczył port warszawski z 22 %. Na ruch wewnętrzny Gdańska przypadło 21 %, na komunikację z Prusami Wschodniemi 15 %, zaś z Litwą 3 %. Jeszcze w 1930 r. udział Polski wyrażał się cyfrę 55 %.

Ilość statków nie daje rzeczywistego obrazu podziału towarów. Pod tym względem dla określenia transportów z Polski i do Polski dokładną statystykę prowadzi komora celna w Tczewie. Ze statystyki tej wynika, że eksport z Polski wzrastał stale ze 144 762 ton w r. 1928,

do 250 523 ton w r. 1931. Dość znaczne cofnięcie się mamy w r. 1932 (146 381)t., natomiast rok 1933 wykazuje ponownie zwyżkę, bo 317 221 ton (wszystkie te cyfry podane są razem z drzewem). Przeciętnie eksport Polski wynosi 82% całego ruchu do Gdańska. Import był bardziej zależny od konjunktury. Wynosił on w r. 1928 — 81 400 ton, potem przez trzy lata utrzymuje się na poziomie 36 000 ton, wzrastając w r. 1932 do 61 543 ton, a w r. 1933 do 91 712 ton. Przeciętna procentu przywozu wynosi 36%. W całym ruchu udział Polski wyraża się do r. 1932 przeciętną cyfrą 62%, a zatem zbliżoną do procentu ilości statków. Natomiast w r. 1933 wzrasta udział Polski do 80%.

Porównując cyfry przewozów wiślanych ze statystyką obrotów morskich Gdańska, otrzymamy do roku 1925 włącznie stosunek, przekraczający nieco 10%. Z chwilą jednak, kiedy głównym towarem eksportowem staje się węgiel, a Gdańsk ze swem obrotem 8 500 000 ton wybija się na pierwsze miejsce wśród portów bałtyckich, spada udział Wisły do kilku procent. Jedynie w r. 1926, kiedy przerzucono na Wisłę część transportów węglowych, utrzymał się dawny stosunek 10%.

Porównanie to jednak nie może dać właściwego obrazu obecnego znaczenia Wisły dla ruchu towarowego Gdańska. Węgiel nie może być w obecnych warunkach przedmiotem transportu rzecznego, to też porównanie należałoby przeprowadzić po wyeliminowaniu z ruchu portowego węgla, lub też w stosunku do obrotów portowych przedwojennych. W pierwszym wypadku otrzymamy:

Tabela II

Rok	Eksport Gdański bez węgla	Przywóz wodą do Gdańska	%%	Eksport wodny z Polski	%%
1931	1 472 000 t	286 563 t	19,5	250 523 t	17,0
1932	1 093 700 „	211 234 „	19,4	146 381 „	13,4
1933	1 420 000 „	340 919 „	23,9	317 221 „	22,3

Eksport przedwojenny Gdańska wynosił 1 311 755 ton, zatem przewozy wodne w ostatnich trzech latach wynosiły 21,8%, 16,1% 26,1%.

Cyfry importu przedstawiają się w sposób następujący:

Tabela III

Rok	Import Gdański	Wywóz wodą z Gdańska	%%	Import wodą do Polski	%%
1931	754 300 t	142 600 t	18,9	36 359 t	4,8
1932	345 000 „	135 523 „	39,3	61 543 „	17,8
1933	362 231 „	167 722 „	46,3	91 712 „	25,4

W stosunku do importu przedwojennego, który wynosił w r. 1912 1 141 455 t. stanowią powyższe cyfry: 12,5%, 11,9% i 14,7%.

Z powyższych zestawień wynika, że po wyeliminowaniu węgla przewozy wodne wynoszą przeciętnie 21% w eksporcie, a w imporcie 34,7%, oraz że wykazują stałą tendencję wzrostu tak, że w r. 1933 osiągnęły przewozy wodne, nie licząc węgla, 28,6%.

Powyższe obliczenia procentowe mają pewną nieścisłość. W ostatnich kilku latach rozpoczął się przewóz towarów przewożonych Wisłą do portu w Gdyni. Przewóz ten wzrasta z każdym rokiem i wynosił w r. 1932 — 43 104 ton, zaś w r. 1933 — 89 432 ton, z czego 61 728 w eksporcie, zaś 27 704 w imporcie. Wobec tego w ostatnich latach stosunek procentowy przewozów wodnych do całego obrotu w porcie należałoby obliczać łącznie dla Gdyni i Gdańska. Jest to tem bardziej usprawiedliwione, że dla państwa polskiego oba te porty odgrywają tę samą rolę, jaką w Polsce przedrozbiorowej odgrywał Gdańsk z Elblągiem. Obecnie stosunek Polski z Elblągiem ogranicza się do niewielkich ilości drzewa w tratwach.

W ostatnich 3 latach porównanie daje wynik następujący:

Tabela IV

Rok	Eksport przez Gdańsk i Gdynię	Przywóz Wisłą	%%	Eksport Wisłą z Polski	%%
1931	12 226 000 t	286 563 t	2,4	250 523 t	2,1
1932	9 669 000 „	211 234 „	2,2	146 381 „	1,5
1933	9 578 533 „	340 919 „	3,6	317 221 „	3,3

Eliminując, jak poprzednio, węgiel z eksportu Gdańska i Gdyni, otrzymamy cyfry następujące:

Tabela V

1931	1 847 000 t	286 563 t	15,5	250 523 t	13,5
1932	1 274 000 „	211 234	16,6	146 381 „	11,5
1933	1 742 000 „	340 919 „	19,6	317 221 „	18,2

W imporcie procent przewozów wodnych przedstawia się jak następuje:

Tabela VI

Rok	Import przez Gdańsk i Gdynię	Import Wisłą	%%	Import do Polski	%%
1931	955 000 t	142 600 t	14,9	36 359 t	3,8
1932	692 000 „	132 523 „	19,6	61 543 „	8,9
1933	1 058 265 „	167 722 „	15,8	91 712 „	8,7

Całkowity obrót obu portów wynosił w r. 1933 — 10 636 818 ton, natomiast przewóz Wisłą przez Einlage 508 641 ton, to jest 4,8 %. Po wyeliminowaniu węgla obrót portów morskich spada do 2 800 265 ton, a procent przewozów wodnych podwyższa się do 17,8 %, z czego przeszło $^4/_5$ przypada na komunikację z Polską.

Poza danemi ilościowemi duże znaczenie ma jakość towarów, przewożonych wodą. Widzieliśmy, jak chwilowe przerzucenie na wodę transportów węglowych odrazu spowodowało osiągnięcie nienotowanego dotąd na dolnej Wiśle maksymum transportów. Statystyka z ostatnich lat dziesięciu podaje dość zmienne ilości poszczególnych towarów. I tak dla węgla od 3 do 50 %, dla drzewa od 6 do 64 %. Dla zboża od 1 do 33 %, dla cukru od 2 do 37 % i t. p. W ostatnich jednak latach zaczyna się procentowy udział poszczególnych towarów niejako stabilizować, zwłaszcza o ile chodzi o eksport z Polski. Główną rolę zaczyna odgrywać zboże, cukier, mąka i drzewo, zaś w imporcie ryż, śledzie i w ostatnim czasie bawełna. W przewozie wodnym do Gdyni główną rolę odgrywa cukier.

Znacznie trudniejszym jest ustalenie pochodzenia towarów z poszczególnych miejscowości i dopływów. Szczegółową analizę przeprowadzono

w swoim czasie w komisji transportowej Komitetu Energetycznego dla zobrazowania ruchu towarów w Polsce w r. 1926 dla Powszechnej Wystawy Krajowej. Od tego czasu stosunki uległy dość zasadniczym zmianom, jak to widocznie jest na grafikonie przewozów. Odpadł zupełnie przewóz przez Schievenhorst i przez kanał Wisła—Zalew. Spadł do minimum przeładunek w Tczewie, natężenie zaś transportów między Tczewem a śluzą w Einlage zmalało w przywozie do Gdańska, zaś znacznie wzrosło w wywozie. Przywóz do Polski wzrósł kilkakrotnie, wywóz dorównał danym z r. 1926. Z kanału bydgoskiego mimo braku węgla wchodzi nie o wiele mniejsza ilość towarów, natomiast niewielka tylko ilość idzie na kanał, mimo że od r. 1928 zaczął się ruch tranzytowy między Niemcami a Prusami Wschodniemi. Wzrósł o 50% ruch towarowy do Warszawy. Obrót poszczególnych portów polskich, położonych nad Wisłą, wzrósł b. znacznie.

Statystyka w Einlage i Tczewie nie wyczerpuje w zupełności całej sumy towarów, transporowanych Wisłą pomorską. Oprócz nieznacznych ilości drzewa, idącego z Polski do Elbląga, wchodzi tu w grę obrót wewnętrzny między portami, położonemi nad Wisłą dolną i środkową, oraz na kanale bydgoskim i noteckim. Według danych urzędu statystycznego powiększa to ruch na Wiśle pomorskiej, mniejwięcej o 10%. Natomiast znacznie większe znaczenie ma obrót wewnętrzny w portach Wisły środkowej, przyczem Warszawa odgrywa rolę głównego odbiornika podobnie jak to się dzieje i w innych stolicach, położonych nad rzekami.

Z portów nadwiślańskich na Wiśle pomorskiej największą rolę odgrywa Toruń, który zbliża się powoli do 100 000 t rocznego obrotu, na Wiśle środkowej Warszawa już po raz drugi (w r. 1928 i 1933) przekroczyła 150 000 t (w r. 1933 — 154 205 t), Wyszogród, Płock i Włocławek razem mają w ostatnich kilku latach około 100 000 t.

Jeżeli porównamy z sobą maxima, osiągnięte w Polsce przedrozbiorowej, za okupacji niemieckiej oraz obecne (r. 1926 i 1933), otrzymamy cyfry nie wiele się od siebie różniące. Jeżeli przed wojną można było sobie wytłumaczyć powolny wzrost żeglugi barjerą celną, to obecnie musimy szukać innego wyjaśnienia. Znajdziemy go w fakcie, że zasięg żeglugi, dążącej do morza bardzo nieznacznie się powiększył od wskrzeszenia państwa polskiego. Wisła do Warszawy brała i przedtem acz nieco mniejszy udział w transportach do morza, powyżej Warszawy i na Bugu i dziś żegluga nie istnieje. Cały więc zasięg wraz z kanałem bydgoskim obejmuje około 24 000 km^2, a więc zaledwie 6,2% powierzchni całego państwa. W porównaniu do obrotów przedwojennych zaszła zmiana tylko o tyle, że zmniejszył się bardzo wydatnie obrót z Prusami Wschodniemi, a za to wzrósł obrót z Polską środkową. — Ruch

ten może jeszcze się powiększyć, znacznego jednak wzrostu nie osiągnie bez rozszerzenia sieci dróg wodnych, zdatnych do komunikacji. W obecnym stanie rzeczy i drogi wodne na wschodzie i Wisła górna stanowią sieć dla siebie odrębną, połączoną tylko dla transportu drzewa w tratwach, który z natury rzeczy będzie malał w miarę udoskonalania eksportu drzewa, a więc zmniejszania przewozu surowca. Na drogach wschodnich podstawę ruchu stanowi ruch tratew i ruch pasażersko towarowy. Ilość kursujących łodzi towarowych i przewożonych w ten sposób jest minimalna. Natomiast na Wiśle górnej rozwija się ruch zupełnie prawidłowo i przekroczył dawno cyfry przedwojenne. Maximum przedwojenne nie przekraczało 50 000 t. razem z przewozami rządowemi i miejscowemi przewozami piasku i żwiru. Pojemność łodzi wynosiła 25 do 30 ton. Obecnie kursują normalnie łodzie 50 tonowe nierzadko większe aż do 200 ton, a ilość samego węgla w niektórych latach przenosiła 50 000 t. Cały obrót dochodzi do 150 000 ton. Ruch urywa się jednak w Krakowie, pasażersko-towarowy sięga regularną linją do nowego Korczyna, dalej dochodzą tylko sporadycznie ładunki do Sandomierza. Między Warszawą a Sandomierzem jest znów tylko ruch pasażersko-towarowy.

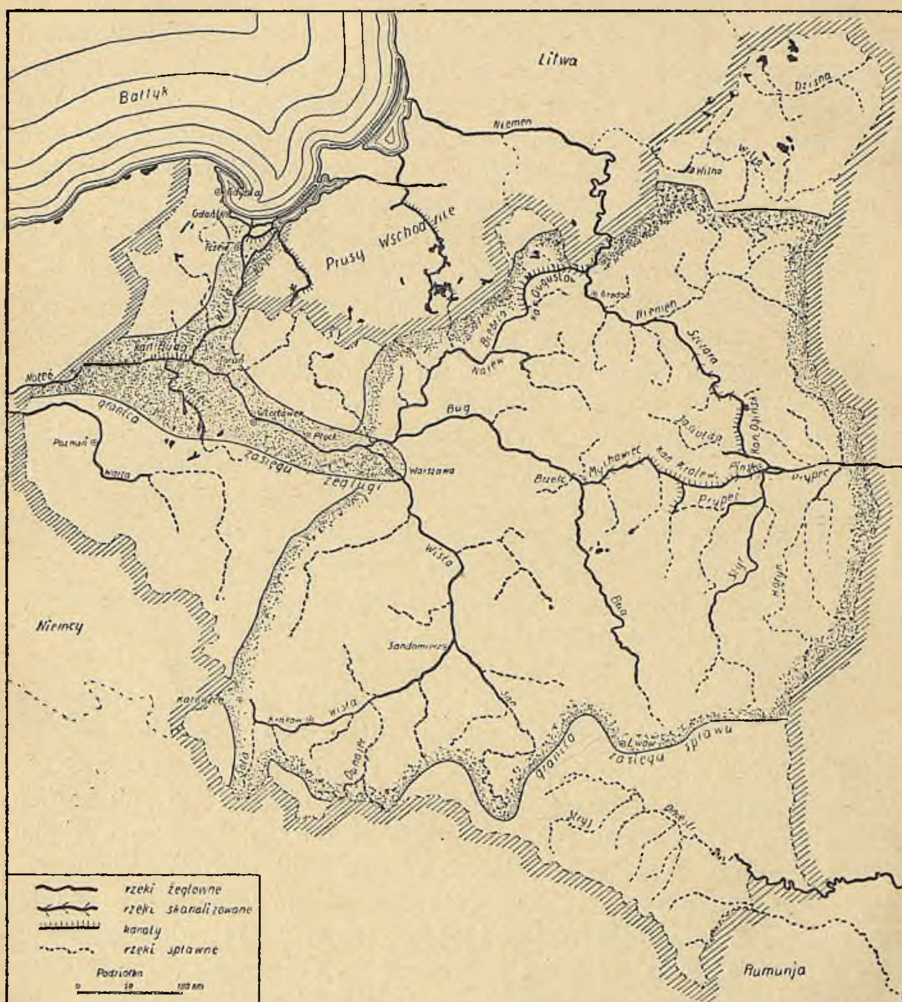
Na mapie polskich dróg wodnych przedstawiono obecny zasięg żeglugi, stanowiący zaplecze Wisły Pomorskiej, a zarazem Gdańska i Gdyni w transporcie wodnym i zasięg spławu, który obejmuje prawie całą powierzchnię Polski z wyjątkiem dorzecza Dniestru, Dźwiny Warty i Wilji razem 283 564 km^2 czyli 73% obszaru Polski.

Tymczasem z wyjątkiem Kujaw, wszystkie najurodzajniejsze ziemie Polski są właściwie dziś z transportu wodnego zupełnie wyłączone. Nie idą łodzie z płodami rolniczemi ani z Lubelszczyzny, ani z Sandomierszczyzny, ani z bogatych nizin nadwiślańskich, ani tem bardziej z Wołynia, nie mówiąc już o leżących w innych dorzeczach Podolu i Poznańskiem. A przy dzisiejszych cenach płodów rolniczych na rynkach międzynarodowych każda obniżka kosztów transportu sowicie się opłaca. Z przemysłu rolnego i leśnego jedynie jedna większa cukrownia w Wielkopolsce, niektóre cukrownie na Pomorzu i Mazowszu oraz tartaki pomorskie mogą korzystać z dróg wodnych.

Jeżeli tak się rzecz ma z rolnictwem, to jeszcze bardziej występuje brak połączeń wodnych z morzem w przemyśle górniczym, metalowym, naftowym i innych. Wszystkie położone są bądź to w górnem dorzeczu Wisły, bądź też w innych dorzeczach, nie złączonych z żeglowną częścią Wisły.

Każde więc najmniejsze powiększenie zasięgu obecnego żeglugi musi spowodować natychmiast bardzo silne zwiększenie transportów

na Wiśle, obejmować bowiem będzie równocześnie powiększenie i ułatwienie eksportu, zaopatrzenie Warszawy i zwiększenie ruchu kabotażowego. Jeszcze większe znaczenie mieć będzie przyłączenie do ob-



Drogi wodne w Polsce.

szaru ciążenia okolic uprzemysłowionych, lub ośrodków produkcji płodów górniczych, przedewszystkiem węgla.

Drogą do powiększenia zasięgu jest przedewszystkiem regulacja Wisły z dopływami oraz przebudowa istniejących kanałów i budowa nowych połączeń. Droga to długa i kosztowna, to też w obecnych sto-

sunkach finansowych państwa powoli tylko może być realizowana. Ale doświadczenia ostatnich lat wykazują, że szybko i względnie małym kosztem można osiągnąć duże rezultaty w drodze należytego utrzymania nurtu i usuwania przeszkód. W ciągu ostatnich trzech lat na najgorszym odcinku Wisły od Warszawy do Modlina najmniejsze głębokości trwały:

Tabela VII

Okres trwania głębokości tranzytowych

	0,60	0,65	0,70	0,75	0,80	0,85	0,90	0,95 m.
Rok 1930	1	2	10	11	11	8	17	25 dni
„ 1931	—	—	2	18	21	13	5	3 „
„ 1932	—	—	—	—	3	12	32	17 „

Zatem w r. 1930 było 13 dni z głębokością poniżej 0,75 m. zaś 85 dni z głębokością poniżej 1 m. — Tymczasem równocześnie na uregulowanej zupełnie Odrze było poniżej Wrocławia 57 dni z głębokością poniżej 0,75, m, zaś 67 dni z głębokością poniżej 1 m. W r. 1932 na Wiśle nie było na tym odcinku zupełnie głębokości niższych od 0,80 m zaś poniżej 1 m. zanotowano 64 dni, gdy równocześnie na wspomnianym odcinku Odry głębokość mniejszą, niż 0,8 m zanotowano w ciągu 61 dni, zaś głębokość mniejszą od 1 m. w ciągu 130 dni. — To też na Odrze stanęła żegluga na przeciąg 2 miesięcy, podczas gdy na Wiśle przerw w żegludze prawie zupełnie nie było, a najmniejszy ładunek na statkach dochodzących do Warszawy, wynosił w lipcu 170 ton, zaś w czerwcu i we wrześniu 180 ton. Szersze zastosowanie pogłębiania może więc znacznie przyspieszyć powiększenie zasięgu żeglugi.

Utrzymanie nurtu i regulacja rzek jest zadaniem państwa. Ale do powiększenia ruchu żeglownego mogą się w znacznym stopniu przyczynić i inne ulepszenia.

Jedną z największych bolączek żeglugi w Polsce jest stan taboru. Tabor ten, ledwie wystarczający co do ilości, jest nieodpowiedni pod względem jakości, a co do statków z własnym popędem mocno przestarzały. Gdyby przy obecnym zasięgu żeglugi nadarzyła się możność przerzucenia na Wisłę większej ilości towarów stanęlibyśmy w obliczu katastrofalnego braku taboru. Nie należy zaś zapominać, że w razie zawarcia umów handlowych i nawigacyjnych z Niemcami grozi nam zalew łodzi niemieckich, które na własnym terenie są w dość znacznym procencie unieruchomione spowodu braku ładunków.

Ogólna ilość taboru wiślanego wraz z łodziami kanału Bydgoskiego wynosi 76 646 t. a wraz z galarami i krypami 90 104 t. W r. 1932 wykorzystanie łodzi wynosiło wobec długotrwających niskich stanów i małego wykorzystania łodzi zaledwie 30%. Naładunek na Wiśle i na kanale Bydgoskim wyniósł 268 681 t., zaś wyładunek 159 074 t. W r. 1933 zwiększyło się przeciętne wykorzystanie pojemności łodzi, ale wzrósł bardzo znacznie przewóz towarów. Tabor w jego obecnym stanie zbliża się zatem do granic wydajności.

Tabor kursujący na Wiśle można podzielić na trzy kategorje: 26% łodzi ma nośność poniżej 200 ton razem 18% całego tonażu, 50% obraca się w granicach 200 do 300 t. (razem 40% całego tonażu), zaś 24% łodzi posiada nośność większą od 300 t. (42% całego tonażu). Przeciętna nośność jednej łodzi wynosi 280 t. Typy są najrozmaitsze, jednak przeważnie nie przystosowane do potrzeb Wisły z powodu zbyt wielkiego zanurzenia. Nadto większość łodzi jest już bardzo zużyta. Zmodernizowanie taboru musi iść w kierunku powiększenia nośności przy jak najmniejszej głębokości, nie należałoby jednak dążyć do zbyt wielkich wymiarów, tak ze względu na lepszy procent wykorzystania średnich łodzi, łatwość zafrachtowania, krótszy czas postoju, wreszcie obecny stan śluzy w Einlage, nie dozwalający na zwiększenie długości. Jako maximum, uważałbym typ proponowany przez inż. Decjusza o nośności 750 t., a zaś jako normę łódź 400 tonową. Nadto należałoby dążyć do zmotoryzowania łodzi, jak też do zastąpienia statków pasażersko-towarowych do przewozu drobnicy przez łodzie z motorami, wyłącznie dla ruchu towarowego.

Nie lepiej przedstawia się sprawa holowników i statków pasażersko-towarowych, których wprawdzie liczymy 97 o mocy 11 177 KM, ale przeważnie przestarzałych i nieekonomicznych pod względem spotrzebowania paliwa.

Sprawa zmodernizowania taboru musi być pozostawiona w zupełności inicjatywie prywatnej, Rząd może tylko pomóc przy znormalizowaniu taboru, ułatwieniu kredytu, oraz przez stosowanie zwolnienia czasowego nowych objektów od opłat i podatków podobnie jak przy nowopowstających budynkach.

Trzecią bardzo ważną sprawą, wpływającą na rozwój żeglugi, jest budowa urządzeń, ułatwiających przeładunek w postaci połączeń kolejowych z równoczesnem wprowadzeniem taryf łamanych, ładowni, portów, zimowisk, urządzeń mechanicznych i t. d. Na 400 km długości dolnej Wisły mamy tylko końcowe punkty należycie zaopatrzone. Pozatem istnieją obrzeża w Toruniu i Tczewie, zimowisko w Radziwiu

i kilka małych basenów portowych dla potrzeb raczej państwowych oraz kilkanaście ładowni bez żadnych zwykle urządzeń. Na Wiśle górnej obrzeża zaopatrzone w tor kolejowy są tylko w Krakowie. Tu konieczny jest wysiłek łączny państwa, samorządów terytorjalnych i gospodarczych, oraz wielkich producentów.

Wkońcu jednym z bardzo ważnych czynników, umożliwiających rozwój żeglugi, jest zaopatrzenie drogi wodnej w potrzebną ilość składów, magazynów i spichrzy, jest to konieczne zwłaszcza przy tej jakości towarów, jaka na Wiśle przeważa, tem bardziej, że tylko w ten sposób może być producent uniezależniony od kupca portowego. W tym kierunku główna rola przypada instytucjom rolniczym i samorządom terytorjalnym i gospodarczym.

Z powyższych wywodów wynika, że Wisła wbrew utartemu przekonaniu, już dziś odgrywa dość poważną rolę w transporcie polskim i że w stosunkowo łatwy sposób można tę rolę znacznie zwiększyć. Pozostaje rozpatrzyć pytanie, czy to zwiększenie leży w interesie Polski, zwłaszcza skoro z konieczności musiałoby iść na korzyść Gdańska, względnie czy zadaniem naszem powinno być ułatwienie przedłużenia żeglugi śródlądowej do Gdyni z ominięciem Gdańska.

Bezpośrednia korzyść gospodarcza nie ulega zdaje się wątpliwości. Już dziś przy nieznacznym ruchu zarabia społeczeństwo na różnicy frachtów między koleją a wodą kilka milj. zł rocznie, w niejednym wypadku umożliwia to w ogólności eksport danego towaru. Że tak jest, świadczy wzrastający stale mimo wielu trudności eksport wodny. Do tego dochodzą dochody państwa z opłat i podatków oraz dochody samorządów. Nie wydaje mi się też, ażeby wzrastający ruch wodny miał szkodzić dochodowości kolei. W ogólnym ruchu kolejowym, nawet mimo zwiększenia ruchu wodnego, stanowić będą transporty wodne w Polsce jeszcze przez czas dłuższy nieznaczny odsetek, a przykłady innych państw pouczają, że wszędzie za wzrostem transportów wodnych szedł wzrost ruchu kolejowego, który przytem pozbywał się balastu tanich przewozów w postaci różnych taryf wyjątkowych i mógł przez to stać się rentowniejszym. Mądra i jednolita polityka komunikacyjna potrafi to przeprowadzić i zarazem umożliwić przewozy tym produktom, które tylko przy niskich stawkach przewozowych mogą w ogólności korzystać ze środków komunikacyjnych.

Trudniejszą do rozstrzygnięcia jest sprawa Gdańska. Nie ulega wątpliwości, że z technicznego punktu widzenia naturalnem zakończeniem wiślanej drogi wodnej jest port Gdański. Przedłużenie tej drogi morzem do Gdyni jest tworem sztucznym i musi pociągnąć za sobą

podrożenie transportu wodnego. O wiele naturalniejszem byłoby skrócenie drogi śródlądowej na korzyść transportu morskiego, a więc n. p. przeniesienie przeładunku do Tczewa. Niestety nie będzie to możliwe bez zbyt wielkich kosztów utrzymania zanim odcinek morski Wisły nie przedłuży się do Tczewa.

Ale i z gospodarczego punktu widzenia należy się liczyć z tem, że dalszy rozwój polskiego handlu morskiego zmusi do wykorzystania wszelkich możliwości nietylko w Gdyni, ale i w Gdańsku. Dla państwa tej wielkości, co Polska, należycie zagospodarowanego, podział pracy pomiędzy dwa wielkie porty morskie, z których Gdański skupiałby u siebie cały dowóz rzeczny i część kolejowego, a Gdynia wyłącznie ruch kolejowy, nie powinien nastręczać trudności. Niestety wchodzą tu w grę względy polityczne. Gdańsk nie jest portem wyłącznie polskim, i to nietylko w znaczeniu administracyjnem, ale co gorsza gospodarczem, kupiectwo bowiem gdańskie i przemysł są niemieckie i prowadzą politykę gospodarczą raczej na korzyść Rzeszy niż Gdańska. Tego faktu nie zmienią chwilowe nastroje przychylniejsze dla Polski. Musimy zawsze się liczyć z niebezpieczeństwem wykorzystywania przez Gdańsk swego uprzywilejowanego stanowiska, jak niegdyś w dawnem państwie polskiem, jak długo kupiectwo polskie nie zacznie odgrywać w Gdańsku poważniejszej roli, jak długo obok gdańskich nie powstaną i czysto polskie składy i magazyny i jak długo zamiast dawnego zjawiska niemczenia się Polaków gdańskich nie nastąpi naturalniejsze zjawisko polonizowania się Gdańszczan. Niestety są to wszystko sprawy bardzo dalekiej przyszłości jakkolwiek do takiego rozwiązania sprawy gdańskiej musimy dążyć.

Zanim to nastąpi, musimy być przygotowani do walki o niezależność gospodarczą Polski także na odcinku transportów wodnych. Jedną korzystną dla siebie sposobność Gdańszczanie zmarnowali sami, nie biorąc ze swoją flotą śródlądową udziału w ruchu wiślanym do Polski. Obecnie jednak zagrażać nam będzie udział floty niemieckiej. Otóż jako rzecz konieczną przy dalszym rozwoju żeglugi wiślanej należy uważać starania o zachowanie w ręku polskim stale przewagi pod względem przynależności taboru i kapitału towarzystw żeglugowych. Drugim środkiem, który może do pewnego stopnia uniezależnić polskiego producenta od obcego kupca, jest zaopatrzenie drogi wodnej na terytorjum polskiem w odpowiednią ilość magazynów i spichlerzy. Równocześnie musi być wobec Gdańska prowadzona polityka na dalszą metę, zmierzająca do ułatwienia polskiemu kupiectwu osiadania w Gdańsku, zakładania tam magazynów, spichlerzy i t. p. Ostatecznym środkiem będzie utrzymy-

wanie i popieranie usilnie zapoczątkowanej linji żeglugowej Wisła—Gdynia, co do której różne istniejące możliwości omówione zostały w swoim czasie na łamach „Morza“.

Ustaliwszy w ten sposób rolę, jaką odgrywa Wisła w życiu gospodarczem Polski i zbadawszy możliwości jej zwiększenia w przyszłości, dochodzimy do następujących wniosków.

1. Wisła posiada już obecnie pewne znaczenie dla życia gospodarczego Polski, a zwłaszcza dla jej eksportu, który z roku na rok stale w coraz większej mierze z tej drogi korzysta. Wzrostu eksportu wodnego nie zahamowały lata kryzysowe, wprost przeciwnie tanie taryfy zachęciły do coraz intensywniejszego wykorzystania tego rodzaju transportu.

2. W interesie rozwoju gospodarczego państwa leży dalszy wzrost ruchu żeglugowego i jak największe rozszerzenie obecnego jego zasięgu.

3. Powiększenie zasięgu może nastąpić przez ulepszenie drogi jezdnej na odcinkach rzek dziś do żeglugi nieużywanych w drodze regulacji, lub przynajmniej w drodze należytego utrzymania i pogłębiania nurtu. Zadania te należą do państwa i nie przerastają zupełnie jego możliwości nawet w obecnych trudnych warunkach kryzysowych. Zwłaszcza, jeżeli chodzi o utrzymanie nurtu, to wydatki te są minimalne. W dzisiejszym zasięgu żeglugi i przy ruchu z r. 1933 nie wynoszą nawet 0,2 gr, na wykonany tonnokilometr, uzyskana zaś zniżka frachtów w porównaniu do kolejowych, jest kilkakrotnie, a czasem kilkunastokrotnie większa. Na dalszym planie postawić należy przebudowę wschodnich kanałów żeglugi, lub budowę nowych połączeń kanałowych.

4. Tabor wiślany wymaga zmodernizowania, powiększenia i lepszego przystosowania do warunków żeglugi na Wiśle i jej dopływach. Większość taboru handlowego musi się znajdować w rękach polskich. Zadania te spełnić musi inicjatywa prywatna. Państwo musi się ograniczyć do popierania tych usiłowań.

5. Równolegle z wzrastającym ruchem żeglugowym i powiększaniem się jego zasięgu, musi iść rozbudowa urządzeń pomocniczych, a mianowicie powiększenie ilości portów, zimowisk i ładowni, połączeń kolejowych, kolejkowych i szosowych, budowa magazynów, składów i spichlerzy, instalacje urządzeń przeładunkowych i t. p. Zadania te należeć powinny w pierwszej linji do samorządów terytorjalnych i gospodarczych, do różnego rodzaju związków i instytucyj i korporacyj, przy jak najdalej idącem poparciu tej akcji przez państwo względnie jego organy (banki państwowe).

6. Naturalnym nadawcą i odbiorcą towarów przewożonych Wisłą jest i pozostanie Gdańsk. Mimo to należy uważać za konieczne utrzymanie i popieranie linji Wisła—Gdynia, do czasu nim polityka Gdańska wejdzie na należyte tory, t. j. do chwili, kiedy Gdańsk będzie się uważać naprawdę za port Rzeczypospolitej, a świat kupiecki polski będzie w nim należycie reprezentowany.

7. Możliwości rozwoju żeglugi śródlądowej w Polsce idą bardzo daleko. Tempo rozwoju zależeć będzie od tempa rozwoju gospodarczego państwa i jego możności finansowych w kierunku nowych inwestycyj.

INŻ. ALFRED KONOPKA

DROGA WODNA BAŁTYK — MORZE CZARNE PRZEZ WISŁĘ — DUNAJ

W XVII wieku, za Władysława IV, omawiano na Sejmie projekt połączenia Sanu z Dniestrem, aby uzyskać bezpośrednią drogę wodną z Gdańska i Elbląga do Morza Czarnego, ale skończyło się tylko na omawianiu. W kilku lat po pierwszym rozbiorze Polski, pułkownik austryjackiego Sztabu Generalnego Miegg, przydzielony do prac kartograficznych, zwrócił uwagę, że w czasie wezbrań, wody Dniestru poniżej ujścia Strwiąża spływają ku potokowi ,,Wisznia" i tym potokiem do Sanu, dalej zastanowiło go zagłębienie terenowe obok Lwowa, które mogłoby być wyzyskane dla połączenia Wereszycy, dopływu Dniestru, z Pełtwią, dopływem Bugu. Na podstawie tych spostrzeżeń opracował w r. 1781 wspólnie z księdzem Liesganigg'iem, ówczesnym dyrektorem inżynierji i żeglugi w rządzie gubernialnym we Lwowie, dwa projekty szkicowe kanałów żeglugi, jeden kanał miał łączyć Dniestr ze Sanem, a drugi Dniestr przez Wereszycę z Bugiem. O tych projektach zapomniano, bo wiele kłopotów sprawiły wówczas różne nowatorskie pomysły cesarza Józefa; później przyszła rewolucja francuska i wojny napoleońskie, na roboty wodne nie było więc czasu. Dopiero w czasie kongresu wiedeńskiego, kiedy na poprzedniej konferencji europejskiej, nazwanej pokojem paryskim, ogłoszono t. zw. regulamin o wolności żeglugi i kupiec wiedeński Jan Gotfryd Braunmüller wydał broszurę o najważniejszym w Europie kanale, łączącym San z Dniestrem i Odesą, sprawa drogi wodnej Bałtyk — Morze Czarne odżyła na nowo. Braunmüller wyjaśniał, że przez ten kanał, który mógłby być wgórę Wisły przedłużony do Zagłębia, Wiednia i Czech, kraje związku niemieckiego staną się ośrodkiem całego handlu lewantyńskiego, perskiego, wschodnio-indyjskiego i chińskiego; przez ten kanał będzie mogła cała Europa sprowadzać cenne produkty wschodu, wysyłając tam wzamian wytwory swego przemysłu. Autor przypomniał przytem niektóre argumenty podane w memorjale dworu wiedeńskiego, uzasadniające pretensje Austrji do ziem zagra-

bionych w 1772 p. t. „Jurium Hungariae in Russiam minorem et Podoliem, Bohemiaeque in Oswiecensem et Zatoriensem ducatus praevia explicatio Vindobonae 1773". Podobne memorjały wydał dwór petersburski po łacinie i berliński po francusku. Ale wracajmy do rzeczy. W kilka lat po kongresie otrzymał niejaki Chevalier St. Léon 15 letni przywilej na urządzenie żeglugi parowej na Wiśle i Dniestrze, lecz wobec różnych trudności, żeglugi nie uruchomił i przywilej wygasł.

W r. 1823 właściciel kopalni węgla pod Kołomyją, Antoni Manz Ritter von Mariensee zwrócił się do rządu wiedeńskiego z projektem połączenia Dniestru z Sanem i Dniestru z Prutem pod Kołomyją, aby zaprowadzić żeglugę parową między Gdańskiem i Odesą. Manz zamierzał założyć w tym celu towarzystwo akcyjne, a jego program był następujący:

1. wykonanie kanału długości 7 mil (53 km).
2. zakupienie w Anglji lub Nowym Jorku 2 parostatków, jednego dla Gdańska drugiego dla Odesy.
3. finansowe zabezpieczenie dają dochody z kopalni węgla pod Kołomyją.

Rząd wiedeński przestraszył się tego projektu, bo koszty kanału były jak na owe czasy „olbrzymie", obliczano je bowiem bardzo dokładnie i skrupulatnie i nie można było zejść poniżej 3 065 149 guldenów i 29 centów, — imponująca dokładność!

Sprawę załatwiono prawdziwie po austrjacku. Manzowi dano cesarskie zezwolenie na utworzenie towarzystwa akcyjnego i na uprawianie żeglugi parowej, ale zgóry wykluczono możność jakiejkolwiek państwowej pomocy finansowej, zato pocieszono go, że umowa o wolności żeglugi i handlu na rzekach dawnej Polski z przed 1772 roku, które dzielą lub przepływają obecnie państwa zaborcze, zawarta między trzema dworami zaborczemi, oparta na art. 106—116 aktu końcowego kongresu wiedeńskiego, będzie mu mogła ułatwić wykonywanie przedsiębiorstwa.

Ekonomiści i handlowcy europejscy mają dziwny pociąg i tęsknotę do obszarów południowo-wschodnich, wiedząc, że dostęp do Morza Czarnego otwiera drogę do bliskiego i dalekiego wschodu; z tego powodu Dunaj odgrywał w wiekach średnich i w czasach późniejszych, bo aż do drugiej połowy 19 wieku, tak wielką rolę w ruchu handlowym, bo mimo krótki uciążliwy odcinek „Żelaznej Bramy", łączył gospodarczo silnie rozwiniętą środkową Europę z morzem. Ten ruch na Dunaju popierała nawet zaborczość otomańska w dość częstych i nieraz wielo-

letnich okresach pokoju. Nic więc dziwnego, że po pokoju karłowickim, tj. od początku XVIII wieku, Austrja zainteresowała się żywo ujściem Dunaju, lecz po ostatnim rozbiorze Polski na dolny Dunaj zwróciła uwagę i Rosja, która po tajnym układzie z Turcją w Unkiaz-Skelez w r. 1838, chciała owładnąć całym basenem Morza Czarnego. Wojna krymska i pokój paryski (30. III. 1856), przydzielając Besarabię księstwom zjednoczonym, (późniejsza Rumunja), odsunęły na krótki czas Rosję od Bałkanów, ale w r. 1878, uzyskując w pokoju berlińskim z powrotem Besarabię, zaczęła Rosja współzawodniczyć z Austrją; to też nowo powstała Rzesza niemiecka poczuła zainteresowanie do delty Dunaju, co doprowadziło do dość silnych nieporozumień w czasie wojny światowej. (Dr. Iannasch „Zur Weltwirtschaft hinauf" Berlin 1915, Prof. Dr. Franz Heiderich „Die Donau als Verkehrsstrasse" Wien und Leipzig 1916, G. J. Baicoianu „Le Danube" Paris 1917 i t. p.).

Poznajmy teraz geograficzne i gospodarcze zainteresowanie Polski Dolnym Dunajem. Północne pobrzeże Morza Czarnego przecinają Dniestr, Boh, i Dniepr, dając dostęp do morza z ziem polskich, gospodarczo rozwiniętych i z ziem ruskich, wprawdzie gospodarczo mniej rozwiniętych, ale bardzo żyznych. Jednak obszary te oddzielały od morza t. zw. „Dzikie Pola", dlatego, w przeciwieństwie do Dunaju, ani na Dniestrze, ani na Bohu i Dnieprze nie było żadnej żeglugi handlowej, a ruch na tych rzekach ożywiały tylko korsarskie wyprawy Kozaków i awanturników stepowych na bogaty Stambuł. Po otwarciu kanału Sueskiego Morze Czarne zyskało na wartości, bo dawało skrócony wodny dostęp do Indyj i na daleki wschód, lecz swobodę ruchów krępowały Dardanele, dlatego z końcem 19 wieku zaczęto zwracać uwagę na bezpośredni dostęp do morza Egejskiego i stąd powstało zainteresowanie portami Saloniki i Pireus.

Punkty te skracały znacznie drogę z zachodniej Europy na daleki wschód. Wprawdzie skrócenie takie już istniało, mianowicie przez port włoski Brindisi i taką służbę dowozową między Anglją i Francją a dalekim wschodem spełniał przed wojną pociąg t. zw. Peninsular-Express, ale przeładunek między drogą lądową i morską odbywał się we Włoszech w Brindisi, więc na obszarze państwa dużego, z którem trzeba się było zawsze liczyć. Tryjest miała Austrja i rozbudowała go dla własnych potrzeb, — tymczasem Pireus i Saloniki, leżąc na Bałkanie, a więc na półwyspie, zajętym przez kilka państw małych, powstałych na ruinach wielkiej niegdyś Turcji i wiecznie kłócących się ze sobą, jak to zwyczajnie bywa między spadkobiercami, — były łatwiejsze do opanowania, niż Brindisi lub Tryjest, bo ze słabym nie potrzeba było się liczyć.

Jednak tak Tryjest jak i Saloniki i Pireus nie posiadały wodnej drogi dojazdowej i to nie dawało spokoju handlowcom, to też w ostatnich latach przed wojną powstały dość śmiałe pomysły budowy kolei okrętowych, t. zw. „Schiffseisenbahn"; barka a nawet duży statek rzeczny wjeżdżałyby na odpowiednią platformę kolejową, o szerokości toru 2,5 do 3,5 metrów, a nawet i więcej i w ten sposób przekraczały „na sucho" grzbiety górskie. W r. 1913 omawiano w Wiedniu, w Izbie handlowej, czy też w Związku inżynierów i architektów, dwa takie projekty kolei okrętowych, a mianowicie Tryjest—Dunaj i Żemlin[1])—Saloniki. W obecnym stanie rozwoju techniki projekty takie zwiększają tylko archiwa fantastycznych pomysłów, lecz rząd jugosłowiański, rozumiejąc ważność tego połączenia, opracował projekt prawdziwej drogi wodnej między Dunajem i Salonikami, mianowicie z Dunaju biegłaby trasa biegiem rzeki Morawy, która ma być skanalizowana i po przekroczeniu Bałkanów spadałaby na południe ku Salonikom. Trudności mają być tylko na odcinku grzbietowym, z powodu kosztownego zasilania wodą stanowiska działowego, w okolicy zupełnie bezwodnej. Projekt tej drogi wodnej przesłał rząd jugosłowiański w r. 1932 Komitetowi Studjów Robót Publicznych przy Lidze Narodów.

Badając kartę Europy widzimy więc, że Morze Śródziemne od Marsylji, Morze Adrjatyckie i Morze Egejskie nie mają połączenia drogami wodnemi z wnętrzem Europy; naturalne drogi wodne prowadzą tylko do morza Północnego i do Bałtyku (Ren, Wezera, Łaba i Wisła) na południe płynie z rzek większych jedynie Rodan, a potem przychodzą dopiero rzeki Morza Czarnego, a więc Dunaj odwadniający całą południową część środkowej Europy, Dniestr, Dniepr i Don, który zresztą znajduje się poza obszarem naszych rozważań.

Karta Europy wskazuje nam jeszcze to, że Polska zajmuje obszar, w którym Morze Czarne i Bałtyk zwężają bardzo wydatnie ląd europejski i to zwężenie skraca znacznie odległość dróg dowozowych ze środka kraju do portów morskich, a że rzeki nasze spływają w kierunku do tych obu mórz, więc dają łatwe możliwości dojazdowe, zaś rzeźba ziem polskich przedstawia jeszcze tę zaletę, że dział wód między zlewiskami Morza Bałtyckiego i Morza Czarnego jest naogół dość płaski, co znowu ułatwia łączenie ze sobą sąsiednich dorzeczy.

Osią polskiego systemu rzecznego jest Wisła, przepływająca przez Polskę od południa do północy, a sieć jej dopływów odwadnia prawie dwie trzecie obszaru obecnych ziem polskich. Mamy więc bezpośrednie

---

[1]) Zemlin leży naprzeciw Belgradu, przy ujściu Sawy do Dunaju.

połączenie z Bałtykiem. A teraz rzućmy okiem na Morze Czarne. Źródła Wisły i Popradu, który opływa południowy stok Tatr i przez Dunajec oddaje swe wody Wiśle, leżą blisko źródeł Wagu, płynącego na południe, do Dunaju, gdzie wpada poniżej starego słowackiego Pożonia, przezwanego przez Niemców Presburg, przez Węgrów Pozony, a przez Czechów Bratislava. Drugie połączenie Wisły z Morzem Czarnem prowadzi przez San i Dniestr, o czem wspomniałem na wstępie, lecz Dniestr wpada do limanu, długiego na 60 kilometrów i odległego 50 kilometrów na zachód od Odesy. Ponieważ Dniestr w odległości kilkudziesięciu kilometrów poniżej Halicza zbliża się do Prutu, dopływu Dunaju, więc przerzucając się z Dniestru na Prut, dochodzi się Prutem do Dunaju pod Reni, na odcinku obsługiwanym przez statki morskie. Dalsze wreszcie połączenie Wisły z Morzem Czarnem daje Bug od Modlina do Brześcia, Kanał Królewski od Brześcia do Prypeci, Prypeć wpadająca do Dniepru pod Czernobylem i sam Dniepr, który obecnie po skanalizowaniu 90 kilometrowego odcinka porohów przedstawia doskonałą drogę wodną od ujścia Prypeci do morza.

Mamy więc cztery kierunki. Pierwszy wymaga wykonania drogi wodnej od Wisły na Zachód do śląsko-morawskiego zagłębia węglowego, i stąd na południe do Wagu, a więc przekroczenia dwu działów wód Wisła — Odra i Wisła — Wag (przełęcz Jabłonkowska). Trasa daje znaczne korzyści, bo łączy Wag z polskiem, czeskiem i niemieckiem Zagłębiem, dalej łączy Dunaj przez Odrę ze Szczecinem, Berlinem, i Hamburgiem, zato połączenie z Gdańskiem nie byłoby praktyczne, bo Wisła płynie z Zagłębia do Gdańska w kształcie wielkiego „S", a kilka prostokątnych załomów Dunaju wydłuża całą trasę ponad trzy tysiące kilometrów. [1]) Dla nas nie ma ona wartości, a ma ją tylko dla Czechów i Niemców, to też użeglowienie Wagu wraz z drogą wodną od Wagu do Odry i przedłużeniem tej drogi ku Wiśle, o ile Polska doprowadzi swój kanał ku Odrze, — objęte zostało w r. 1931 programem rozbudowy czeskich dróg wodnych.

Pewną wartość miałaby dla nas ta droga wodna, ale nie w ruchu Gdańsk—Morze Czarne, lecz tylko na odcinku Zagłębie—Dunaj, z powodu łatwego wodnego dostępu do portu Komorna nad Dunajem, gdzie nasz węgiel, przerzucany z kolei na wodę, odgrywa wydatną rolę w całym ruchu portu Komorna, konkurując skutecznie z węglem śląsko-morawskim (czeskim).

---

[1]) Wisła 970 km. Dunaj od ujścia Wagu do morza 1 900 km, a droga wodna od Oświęcian przez Jabłonków do Dunaju wyniesie około 400 km.

A teraz druga trasa Gdańsk—Wisła—San—Dniestr—Morze Czarne. Długość trasy wynosi:

Wisłą z Gdańska do ujścia Sanu	690 km
San do ujścia Wiszni	140 km
Kanał San — Dniestr od ujścia Wiszni do Czajkowic . . .	70 km
Dniestr od ujścia kanału do ujścia Zbrucza	400 km
Dniestr od ujścia Zbrucza do limanu	840 km
Razem . . .	2140 km

Trzecia trasa biegnie od Gdańska zgodnie z drugą trasą, a więc Wisłą, Sanem i Dniestrem, między Jezupolem i Niżniowem opuszcza Dniestr i odchyla się na południe do Prutu przekracza dział wód na wyżynie pokuckiej i łącząc się z Prutem poniżej Kołomyi pozostaje w korycie Prutu aż do Dunaju, opuszczając granice Państwa pod Śniatynem.

Długość trasy:

Gdańsk—San—Dniestr	1070 km
Kanał Dniestr—Prut	100 km
Prut od Śniatyna do Dunaju	760 km
Razem . . .	1930 km

Wreszcie czwarta trasa na Prypeć i Dniepr składa się z następujących odcinków:

Gdańsk—Modlin—Brześć—ujście Prypeci do Dniepru . . .	1490 km
Dniepr od ujścia Prypeci do Morza Czarnego	1034 km
Razem . . .	2524 km

Mamy więc zestawione długości każdego kierunku. Hydrotekta zwróci jednak uwagę, że należy uwzględnić i śluzy, bo strata czasu na każde śluzowanie, odpowiada mniejwięcej trzem kilometrom drogi.

Trzeba więc te straty czasu, spowodowane śluzowaniem, przeliczone na długości drogi, doliczyć do trasy, a wówczas otrzymamy eksploatacyjną czyli handlową długość każdej trasy.

Trasę pierwszą na Kraków, Zagłębie, Morawską Ostrawę—Wag możemy zgóry odrzucić, bo długość jej w planie wynosi ponad trzy tysiące kilometrów. Druga trasa San—Dniestr wymaga kanalizacji Sanu z 28 śluzami, kanał San—Dniestr 11 śluz, zaś Dniestr kanalizacji mniejwięcej do Zaleszczyk z 41 śluzami, co razem daje 80 śluz, i zwiększa długość drogi o 80 × 3 km = 240 km. Całkowita długość drogi z Gdańska

do Morza Czarnego przez Dniestr wyniesie więc 2140+240=2380, okrągło = 2 400 km. Trzecia trasa na Prut składa się z następujących odcinków skanalizowanych, bądź też kanałowych:

San skanalizowany	28 śluz
Kanał San—Dniestr	11 śluz
Dniestr skanalizowany do Niżniowa	20 śluz
Kanał Dniestr—Prut	21 śluz
Kanalizacja Prutu od Widynowa do Lipkan	40 śluz
Razem . . .	120 śluz

120 śluz×3 km	= 360 km
Długość trasy	= 1930 km
Całkowita długość drogi	= 2290 km, okrągło 2300 km.

Czwarta trasa na Dniepr wynosi 2524 km, a długość drogi zwiększy się dodając śluzy skanalizowanego w przyszłości Bugu, śluzy kanału Królewskiego i śluzy na progach Dnieprowych. Najkrótsza droga prowadzi wiec przez Prut.

Względy techniczne przemawiają za drogą Dnieprową; płynąc z Gdańska wznosimy się wgórę słabym spadkiem Wisły i Bugu, przekraczamy kanał Królewski jako działowy i znowu od Pińska płynie się z prądem do Chersonu. Trasa na Dniestr prowadzi wgórę z Gdańska do kanału działowego San—Dniestr, potem znów spada się z prądem do limanu, tymczasem droga na Prut zawiera dwa odcinki o spadkach straconych, bo przekroczyć trzeba dwa działy wód, jeden między Sanem—Dniestrem, a drugi między Dniestrem i Prutem, przytem pierwsza trasa składa się z odcinków o łącznej długości prawie 2000 km na których już teraz odbywa się żegluga towarowa, a mianowicie Gdańsk—Modlin i Pińsk—Cherson, zaś droga Gdańsk—Dniestr i Gdańsk—Prut wymaga znacznych inwestycyj, zato Prut jest dostępny dla większych barek od Ungheni, 375 km wgórę od Reni, czego nie można powiedzieć o Dniestrze.

Ale są jeszcze inne względy, które przemawiają za drogą na Prut, są to względy na bezpieczeństwo i swobodę ruchu.

Do roku 1856 t. j. do pokoju Paryskiego, po przegranej dla Rosji wojnie Krymskiej, Prut stanowił granicę między Turcją i Rosją. Akt demarkacji granicy między Królestwem Galicji i Księstwem Bukowiny z jednej strony i prowincjami zabranemi i Besarabją z drugiej strony [1])

[1]) Przytaczam dosłownie przetłumaczony tytuł dokumentu; prowincje zabrane nazywano wówczas w aktach i konwencjach „Pologne — Russe“, zaś Kongresówkę „Royaume de Pologne“, akt odnowienia granicy z byłą Galicją r. 1845 nosił tytuł: renouvellement de la frontière entre la Galicie et le royaume de Pologne.“

podpisany w Carskim Siole dn. 22. VIII.—3. IX. 1829 r. ustala jako południowy początek granicy słup Nr. 1212 w Nowosielicy, na lewym brzeguPrutu, w miejscu gdzie rzeka opuszcza Bukowinę i rozgranicza Cesarstwo Otomańskie od Cesarstwa Rosyjskiego. Akt ten został podpisany w miesiąc po konwencji Austrjacko-Rosyjskiej, zawartej w Petersburgu, o żegludze na Dunaju, a przedłużonej 1 listopada 1850 r. W pokoju paryskim Rosja, jak wiadomo, straciła Besarabję na rzecz Turcji, wzgl. Księstw zjednoczonych przyszłej Rumunji. Na Prut zaczęła zwracać uwagę Austrja i po przegranej wojnie z Prusami w r. 1866 chciała mieć zapewniony wolny spław drzewa z lasów państwowych i lasów fundacji hr. Skarbka, na olbrzymim obszarze Nadwórna—Żabie w dorzeczu Prutu, zaś Rosja niezadowolona z utraty Besarabji zapewniała Austrji pełną swobodę na Prucie, na wypadek, gdyby Besarabję odzyskała z powrotem, więc oba cesarskie rządy zawarły 3./15 XII 1866 porozumienie z rządem panującego księcia zjednoczonych Księstw w sprawie Prutu, które było podstawą t. zw. konwencji Bukareszteńskiej, a dzieckiem tej konwencji była mieszana międzynarodowa komisja Prutu, złożona także i z delegata Rosji, niedopuszczonego do Komisji europejskiej Dunaju. W r. 1871, z datą 9. II./28. I. wydano regulamin policyjny o żegludze na Prucie, był to wielki postęp w uporządkowaniu rozpaczliwych stosunków na tej rzece. Wincenty Pol, w swoich „Obrazach z życia podróży", objeżdżając przed wojną Krymską Besarabję wspomina, że nawet stada dzikich psów zagrażają życiu podróżnych i żeglarzom na Prucie.

Po wojnie tureckiej, w pokoju berlińskim (r. 1878), nowo powstała Rumunja otrzymała od Turcji Dobrudżę, a zato straciła na rzecz Rosji część Besarabji między Dniestrem i Prutem i Prut od granicy Bukowiny pod Nowosielicą, aż do ujścia do Dunaju pod Reni stał się rzeką graniczną między Rosją i Rumunją. Ta nowa zmiana warunków i utworzenie z rzeki wewnętrznej, rzeki rozgraniczającej dwa państwa, na długości prawie 700 km nie mogła oddziaływać korzystnie na spław i żeglugę, bo przepisy o bezpieczeństwie granicy, nadzorowanej dość troskliwie, musiały z konieczności krępować żeglarzy.

Po wojnie stosunki uległy znowu zmianie, powrócił stan z przed roku 1878 i Prut jest znowu rzeką wewnętrzną rumuńską, a Dniestr rzeką graniczną, i jadąc z Reni na Wisłę, lub z Wisły na Dunaj przekracza się granicę tylko jeden raz, pod Śniatynem. Dolny odcinek Prutu jest dość uporządkowany, przez przedwojenną Komisję Prutu i droga wodna nie jest w gorszym stanie niż Wisła od Modlina wdół, z tą jedynie różnicą, że Prut silnie serpentynuje, zato ma koryto więcej zwarte i mniej zapiasczone niż Wisła. Prut ma być żeglowny od Lipkan, 630 km powyżej ujścia do Dunaju; monografji dolnego Prutu nie mogłem

znaleźć i przypuszczam, że hydrograficznie nie jest on dość zbadany. W Wiedniu wpadło mi raz w ręce sprawozdanie znanego hydrotektom inż. Iszkowskiego, Polaka, który przed trzydziestu laty był w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych szefem austrjackiej służby wodnej i z końcem XIX wieku objeżdżał Prut z Komisją międzynarodową. Do sprawozdania inż. Iszkowskiego dołączone były plany sytuacyjne Prutu od Nowosielicy do Ungheni w skali 1 : 100 000 i od Ungheni do Reni w skali 1 : 50 000 czy też 1 : 25 000, lecz plany robiły wrażenie ładnych obrazków, na wzór rosyjskich przedwojennych planów Wisły. Górny odcinek objeżdżała Komisja łodziami, częściowo końmi, zaś od Lipkan częściowo statkiem i inż. Iszkowski odniósł wrażenie, że Prut ma wszelkie warunki dobrej drogi wodnej, po wykonaniu stosunkowo mało kosztownych robót. W r. 1921 objeżdżając dolny Dunaj od Morza Czarnego do Braiły widziałem ujście Prutu „zatkane" barkami i jeden z rumuńskich kolegów mówił mi, że żegluga towarowa odbywa się od Reni do Leowa, 235 km wyżej ujścia. — M. Komisja wydawała przed wojną sprawozdania, niestety nie mam tych sprawozdań, ale pamiętam, że ruch był prawie dwa razy silniejszy niż na Dniestrze, między limanem i Mohilowem.

W r. 1910 na 840 km odcinku Dniestru wykonano zaledwie 27 miljonów tono-kilometrów, przy natężeniu przeciętnem 32 tysięcy ton, a ruch wgórę i dół wynosił w tym roku:

w Benderach	. . . . . . 90 000	ton,
w Warnicy	. . . . 28 000	„
w Majakach	. . . . . . 55 000	„

Generał Puzyrewski w swej monografji Dniestru podaje następujące cyfry z r. 1901:

Zwaniec	— obrót ze spławem	4,5	miljon.	pudów	=	72 000	tonn
Mohilów	— „ „ „	1,2	„	„	=	19 600	„
Warnica	— „ „ „	3,4	„	„	=	56 000	„
Bendery	— „ „ „	1,8	„	„	=	29 500	„
Tyraspol	— „ „ „	1,1	„	„	=	17 300	„
Majaki	— „ „ „	1,5	„	„	=	24 000	„

Dla porównania warto zaznaczyć, że przez Kraków przechodzi rocznie od szeregu lat 40—50 tysięcy ton węgla, a naładunek i wyładunek w Warszawie przed wojną wyniósł około 100 tysięcy ton, — a w zeszłym roku podwoił się.

Przyczyną tego słabego ruchu na Dniestrze jest zapewne fatalny z natury stan koryta. Puzyrewski podaje, że na 200 km odcinku od Zwańca do Mohilowa w czasie studjów pomierzono 40 progów skalnych i żwirowych łącznej długości 80 km, na których głębokość przy średnim stanie w ciągu lata wynosiła od 7—20 werszków = 30—80 cm. Od Mohilowa wdół na 640 km odcinku pomierzono 91 progów długości 180 km o głębokościach, przy takim samym stanie wody, od 52—85 cm.

Dniestr ma duże spadki, przy ujściu 0.02 ‰, do Benderów 200 km powyżej ujścia 0.026 ‰, na dalszych 200 km = 0.09 ‰ do Mohilowa, km 640 powyżej ujścia — 0.18 ‰, od Mohilowa do ujścia Zbrucza, gdzie rzeka opuszcza granice Polski — 0.3 ‰, są to więc spadki duże i dla żeglugi pod wodę uciążliwe, szczególnie na odcinku powyżej Mohilowa.

Tymczasem na Prucie spadki są następujące: od połączenia z kanałem Dniestr—Prut do Czerniowiec 1.1 ‰, od Czerniowiec do Nowosielicy 0.9 ‰ zaś średni spadek od Nowosielicy do Reni 0.10 ‰, więc powyżej Nowosielicy są bardzo duże, ale zato na krótkim, bo tylko 70-kilometrowym odcinku, zaś od Nowosielicy wdół spadek maleje, z 80 cm do 1·2 cm na kilometr.

Generalny projekt drogi wodnej od Wisły do Prutu jest opracowany, na odcinku od Dniestru do Prutu, wprawdzie tylko szkicowo, lecz na podstawie zdjęć terenowych i projekt ten daje dostateczną orjentację co do rodzaju robót i przybliżonych kosztów.

Cała droga wodna składa się z odcinków wymienionych wyżej, i budowa wymagałaby następujących robót:

1. uzupełnienia regulacji Wisły pomorskiej,
2. uregulowania Wisły w b. Kongresówce na długości 430 km,
3. kanalizacji Sanu od ujścia do Wisły do ujścia Wiszni na długości 140 km,
4. kanału San—Dniestr, długości 70 km,
5. kanalizacji Dniestru od Czajkowic do Jezupola wzgl. Niżniowa do km 150, wzgl. 170,
6. kanału między Dniestrem i Prutem długości 85 km,
7. kanalizacji Prutu do Lipkan na 130 km,
8. regulacji wzgl. uzupełnienia regulacji Prutu do Reni na 630 km.

Od Reni do Morza Czarnego długość Dunaju przez Sulinę wynosi około 130 km i na tym odcinku nie potrzeba żadnych robót, statki morskie dochodzą bez przeszkody do Braiły, a więc poza Reni.

Przejdźmy teraz do opisu projektu i orjentacyjnego ustalenia kosztów.

Bieg Wisły nie wymaga bliższego wyjaśnienia; na odcinku Gdańsk—Warszawa żegluga jest silnie rozwinięta, zato dalszy odcinek do ujścia Sanu wymaga wiele wkładów. Poziom wody na Sanie, przy ujściu do Wisły przyjęto przy średnim stanie na 138.45, średni spadek Sanu na odcinku między Wisłą i ujściem Wiszni wynosi około 0.31‰. Poziom wody na początku kanału do Dniestru 185.000, na stanowisku działowem przed Dniestrem 260.20, skąd spada 6-metrową śluzą do Dniestru na poziom 260.2. Śluzy Dniestrowe mają spadki od 2,0 m do 4,9 m. Na kanale Dniestr—Prut projektuje się śluzy 7.50 m, dział wód przekracza się na poziomie 290.00.

Stanowisko szczytowe kanału San—Dniestr będzie łatwo zasilane wodą z Wiszni, trudniej zaś będzie z zasilaniem kanału Dniestr—Prut, który przekracza wyżynę Pokucia słabo nawodnioną, dlatego projektuje się wykonanie dość długiego, bo prawie 50 km kanału zasilającego, ujmie on wodę Prutu powyżej Kołomyi.

Koszty robót, obliczone rzecz prosta orjentacyjnie, przedstawiają się następująco:

1. Uzupełnienie robót regulacyjnych na Wiśle pomorskiej celem poprawy żeglowności, nie wykonywując na razie regulacji na małą wodę	10 000 000 zł
2. Regulacja Wisły: a) między Warszawą i Otłoczynem w celu koncentracji łożyska	90 000 000 zł
3. Regulacja Wisły: b) między Warszawą i ujściem Sanu	100 000 000 zł
Razem	200 000 000 zł
4. Kanalizacja Sanu na 140 km do ujścia Wiszni: uzupełnienie robót brzegowych po 50 000 zł za 1 km = 7 miljon. i 28 śluz z jazami po 2 miljony	
Razem	63 000 000 zł
5. Kanał San—Dniestr 70 km, licząc za 1 km kanału po 500 000 zł = ...	35 000 000 zł
i 11 śluz po 500 000 zł = 5.5 miljonów	5 500 000 zł
Razem	40 500 000 zł

6. Kanalizacja Dniestru do Niżniowa: na uzupełniające roboty regulacyjne 167 km po 100 000 zł i na 20 śluz z jazami po 1,25 miljona zł razem	42 000 000 zł
7. Kanał Dniestr—Prut = 85 km i 21 śluz: budowa kanału po 400 000 zł = 34 miljon., śluzy po 0,60 miljon. razem	46 600 000 zł
8. Kanalizacja 120 km Prutu: na roboty regulacyjne po 100 000 zł = 12 miljon. i na 40 śluz z jazami po miljon. = 40 miljon. razem	52 000 000 zł
9. Uzupełnienie regulacji 630 km Prutu po 150 000 zł = ...	95 000 000 zł
Razem	539 100 000 zł

Sumę końcową powiększyć należy o koszty opracowania projektu szczegółowego, różnych dodatkowych badań, wreszcie nadzoru i administracji w czasie budowy oraz kosztów operacyj finansowych przy zbieraniu funduszu budowy, co może zwiększyć sumę kosztorysową o 20% do 650 miljonów. W tej chwili ani my, ani Rumunja nie rozporządzamy tak wielką kwotą, ale pieniądze na to znaleźć się powinny; trzeba trochę poczekać.

WŁADYSŁAW GINDRICH

RZEMIOSŁO A GDYNIA

Na tle niezwykle ożywionej dyskusji publicznej, jaka od lat szeregu toczy się w niesłabnącem tempie dookoła obrony i utrwalenia aktywności naszego bilansu handlowego i płatniczego przez ekspansję gospodarczą na rynki zagraniczne, zagadnienie eksportu wyrobów rzemieślniczych nabiera na aktualności niemal z każdym dniem. Duży wysiłek przygotowawczy, jakiego w tym zakresie dokonały czynniki rządowe i zainteresowane sfery gospodarcze w ostatnich latach jest zupełnie zrozumiały i uzasadniony, gdyż nie należy zapominać, iż w gotowym produkcie rzemieślniczym, przeznaczonym na eksport musimy ocenić nietylko wartość surowca, lecz przedewszystkiem pracę setek i tysięcy rąk ludzkich, które produkt uszlachetniły i nadały mu skończoność użytkową. Dlatego też spotęgowanie możliwości produkcyjnej warsztatów nastawionych na eksport, stworzenie racjonalnych podstaw organizacyjnych i technicznych, a wreszcie zorganizowanie odpowiedniego aparatu finansowo-kredytowego jest przedmiotem wytężonych prac, a niektóre z nich zostały już pomyślnie rozwiązane.

Przedwojenne rzemiosło polskie, mając do swej dyspozycji ogromnej chłonności rynek zbytu w krajach b. imperjum rosyjskiego i idąc po linji najmniejszego oporu nie zwracało na rynki zamorskie prawie żadnej uwagi tem bardziej, iż dolny bieg Wisły oddzielony był od reszty kraju barjerami celnemi. Ten kontynentalizm wywozowy absorbował zresztą w dużej mierze możliwości wytwórcze b. Królestwa Kongresowego. Sytuacja zmieniła się radykalnie z chwilą, kiedy rynek rosyjski został zamknięty, a na zachodnich granicach Państwa rozpętał się długotrwały zatarg gospodarczy, złagodzony dopiero przed kilkoma miesiącami dzięki zawartym paktom. W tych warunkach jedynie wolne wyjście na świat — wybrzeże morskie, stało się zwrotną osią w systemie polskiego gospodarstwa oraz nieodzownym czynnikiem jego niezależności.

O ile jednak przedsiębiorstwom wielkokapitalistycznym łatwiej było dzięki posiadanym zasobom i doborowi odpowiednich ludzi przekształcić charakter produkcji względnie przystosować ją do wymagań nieznanego zamorskiego odbiorcy, o tyle w rzemiośle, rozproszkowanem po całym kraju, nie posiadającem odpowiednich ram organizacyjnych i ustrojowych, odciętem od źródeł kredytowych, praca w kierunku ekspansji zamorskiej spotkała się z wielkiemi trudnościami. Sięgały one wgłąb jego struktury gospodarczej, którą należało przebudować na nowych zasadach, pozatem zaś stworzyć względnie przekształcić technikę produkcji w ten sposób, aby artykułowi rzemieślniczemu umożliwiony był dostęp do rynków zamorskich a ponadto, aby produkt ten mógł wejść skutecznie w szranki konkurencji z towarem, posiadającym dawną tradycję i panującym na rynku odbiorczym.

Zarówno ustrojowa jak i techniczna strona zagadnienia wymagały dokonania się trudnego i długiego procesu w obu kierunkach i nie można się dziwić, że trwa on nadal i niewątpliwie nie szybko się skończy. I jeżeli nawet pod względem ustrojowym uchwalona ostatnio nowela prawa przemysłowego rozwiązała zagadnienie zbiorowej produkcji rzemiosła przez stworzenie Związków Gospodarczych, które mogą być w pewnych okolicznościach przymusowe, to sprawa techniczna, usprawnienie warsztatów, dostosowanie się do wymagań standartu itd. w rzemiośle, obejmującem 69 różnych zawodów, będzie przedmiotem długich jeszcze i wytężonych prac. Oczywiście nie wszystkie zawody produkują wyroby, nadające się do eksportu. Z głównych 7-iu grup zawodowych należy częściowo wyeliminować grupę budowlaną (dekarstwo, murarstwo, kamieniarstwo itd.) z wyjątkiem garncarstwa oraz grupę usług osobistych, natomiast reszta grup posiada szereg zawodów o wybitnych możliwościach eksportowych, a zwłaszcza bednarstwo, ciesielstwo, koszykarstwo, stolarstwo, tokarstwo, czapnictwo, kapelusznictwo, kuśnierstwo, krawiectwo, szmuklerstwo, kotlarstwo, ślusarstwo, jubilerstwo, cukiernictwo, piernikarstwo, wędliniarstwo, białoskórnictwo, rękawicznictwo, rymarstwo, siodlarstwo, konfekcja skórzana, szewstwo i t. d.

Niektóre nieliczne zresztą z wymienionych zawodów eksportują już dzisiaj, inne leżą ugorem, ale posiadają one duże, niewydobyte dotąd siły potencjalne, które należy uruchomić, jeżeli istotnie chciałoby się mieć w rzemiośle pierwszorzędny czynnik ekspansywny.

Na pytanie jakie, ile i jakiej efektywnej wartości artykuły rzemieślnicze są dzisiaj eksportowane przez Gdynię oraz równocześnie, ile przywozimy artykułów dla potrzeb rzemiosła, względnie gotowych

wyrobów rzemieślniczych trudno w obecnych warunkach dać odpowiedź ścisłą. Z jednej strony brak odpowiednich statystyk, z drugiej zaś ramy produkcji rzemieślniczej nie są dotychczas ujęte w normy prawne, wskutek czego zlewa się ona z produkcją chałupniczą, przemysłami ludowym i domowym, a wreszcie z przemysłem drobnym. Nie należy również zapominać, że niektóre rzemiosła, idąc za wymaganiami rynku zagranicznego, musiały się przekształcić w zakłady przemysłowe, że wspomnę tylko o przemyśle bekonowym. Przemysł bekonowy nieznany doniedawna w Polsce, zaledwie od 4 lat rozpoczął akcję eksportową, ale z wynikami nieoczekiwanie świetnemi. Dzisiaj coprawda, wobec ograniczeń na rynkach odbiorczych produkcja bekonów uległa obniżce, ale fakt pozostaje faktem, iż bekon polski osiada na stałe w Anglji, ciesząc się tam dobrą opinją kupca i spożywcy.

Budowa Rzemieślniczego Samorządu Gospodarczego, działającego dotąd w postaci Izb Rzemieślniczych, istniejących od kilku lat we wszystkich miastach wojewódzkich, została zakończona niedawno, a mianowicie dekretem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933-go roku, został powołany do życia Związek Izb Rzemieślniczych. Równocześnie znacznie rozszerzono kompetencję gospodarczą Izb Rzemieślniczych. Jest więc rzeczą zrozumiałą, że nie posiadamy jeszcze autorytatywnej statystyki, sporządzonej przez Samorząd Rzemieślniczy. Pragnąc dać chociażby pobieżny obraz roli i znaczenia portu gdyńskiego, jako pośrednika handlowego rzemiosła zarówno w przywozie jak i w wywozie, musimy się oprzeć na danych Głównego Urzędu Statystycznego, które jednak nie eliminują wyraźnie rzemiosła od pokrewnych działów wytwórczych. Cyfry podane poniżej będą więc miały charakter ogólnoinformacyjny, przyczem jako kryterjum przyjęto przewagę względnie znaczny udział rąk ludzkich w produkcji krajowej (wywóz), w przywozie zaś uwzględniono surowce, fabrykaty i półfabrykaty, będące bądź składnikiem produkcji rękodzielniczej w Polsce, bądź też przedmiotem konsumcji bezpośredniej.

W 29-ciu grupach towarów, uwzględnionych przez G. U. S. rzemiosła pośrednio lub bezpośrednio dotyczą następujące pozycje. (Podajemy globalne sumy przywozu i wywozu w tysiącach kwintali i złotych, z uwzględnieniem pośrednictwa naszego portu).

ROK 1933

	Przywóz ogólny		przez Gdynię		Wywóz ogólny		przez Gdynię	
	q	zł	q	zł	q	zł	q	zł
I. Produkty spożywcze.								
Wyroby cukiernicze	1 888	573	912	222	1 341	468	312	91
Przetwory mięsne	113	69	—	—	448 080	75 621	422 115	70 838
Tłusz. zwierz. spoż.	1 942	148	1 360	108	2 272	448	—	—
Pieczywo i inne art.	4 194	515	2 457	235	736	53	22	7
Razem I grupa	8 137	1 305	4 729	565	452 429	76 590	422 449	70 936
II. Produkty zwierzęce								
Skóry surowe .	181 336	22 468	98 213	12 306	89 243	10 545	4 932	757
Futra surowe .	27 239	15 592	4 937	5 442	7 565	4 707	927	1 385
Skóry wyprawione	6 609	14 351	2 376	5 482	515	566	86	236
Futra wyprawione	1 196	8 541	20	191	287	2 634	40	101
Obuwie	1 356	2 591	434	505	47	75	2	3
Inne wyroby skórzane . . .	316	743	20	48	189	962	19	118
Włosy, włosie, szczec.	992	687	149	52	326	172	3	2
Razem II grupa	219 044	64 973	106 149	24 026	98 172	19 661	6 009	2 602
III. Materjały i wyroby drzewne								
Wyroby ciesielskie, bednarskie i kołodz. . . .	2 056	42	—	—	244 126	5 647	7 972	455
Meble . . .	15	7	—	—	32 381	5 404	9 549	1 558
Inne wyroby stolarsko-tokarskie	1 971	782	90	37	355 084	13 279	25 734	1 116
Wyr. koszykarskie, szczotkarskie, rogoże, materace i t. d.	1 150	573	50	23	28 673	2 048	3 599	220
Razem III grupa	5 192	1 404	140	60	660 264	26 378	46 854	3 349

	Przywóz ogólny		przez Gdynię		Wywóz ogólny		przez Gdynię	
	q	zł	q	zł	q	zł	q	zł
IV. Metale i wyroby z metalu								
Wyroby z żel. kowan.	2 225	342	41	16	15	2	—	—
Wyroby kute .	1 390	229	253	25	2 580	320	—	—
Wyr. kotlarskie, rury	7 115	776	315	41	293 817	16 203	998	50
Wyroby ślusarskie	2 012	894	188	120	337	41	—	—
Łańcuchy . . .	1 251	442	36	32	7	2	—	—
Wyroby z blachy	2 958	1 592	66	29	9 697	1 723	1 036	221
Wyroby nożownicze	328	1 326	51	423	—	—	—	—
Narzędzia rzemieślnicze . .	2 455	2 468	58	66	164	160	1	—
Wyroby z miedzi	1 768	1 778	41	59	45	9	4	2
Wyroby z mosiądzu	4 664	2 717	99	103	218	194	14	17
Razem IV grupa	26 166	12 564	1 148	914	306 880	18 654	2 053	290
V. Odzież i konfekcja . . .	804	3 510	6	18	26 445	20 170	9 718	5 541
VI. Galanterja .	1 816	3 582	30	77	738	1 327	31	27
VII. Instrumenty, przybory szkolne, pomoce, naukowe i t. d.	4 365	16 929	280	994	248	1 126	19	42

REKAPITULACJA

I. Produkty spożywcze .	8 137	1 305	4 729	565	452 429	76 590	422 449	10 936
II. Produkty zwierzęce .	219 044	64 973	106 149	24 026	98 172	19 661	6 009	2 602
III. Materjały, wyroby drzewne .	5 192	1 404	140	60	660 264	26 378	46 854	3 349
IV. Metale . .	26 166	12 564	1 148	914	306 880	18 654	2 053	290
V. Odzież i konfekcja	804	3 510	6	18	26 445	20 170	9 718	5 541

	Przywóz ogólny		przez Gdynię		Wywóz ogólny		przez Gdynię	
	q	zł	q	zł	q	zł	q	zł
VI. Galanterja .	1 816	3 582	30	77	738	1 327	31	27
VII. Instrumenty, przybory szkolne, pomoce naukowe i t. d. . .	4 365	16 929	280	994	248	1 126	19	42
Razem . .	265 524	104 267	112 482	26 654	1542176	163 906	487 133	82 787

BILANS W ZŁOTYCH

Przywóz	Wywóz	przez Gdynię Przywóz	przez Gdynię Wywóz
104 267	163 906	26 654	82 787
+59 639		+56 133	

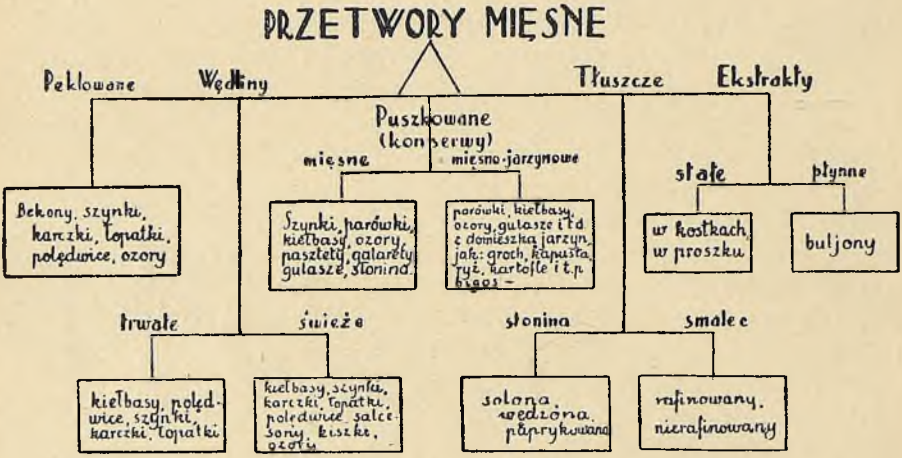
Z powyższego zestawienia wynika, że Gdynia załatwia zgórą 25 procent przywozu oraz 50 procent wywozu surowców, półfabrykatów i fabrykatów rzemieślniczych. A więc i na tym skromnym zdawałoby się najskromniejszym odcinku naszego życia gospodarczego błogosławiona rola Gdyni zarysowuje się w nieodpartej wymowie cyfr, jako twórcza w pełnem tego słowa znaczeniu. Bez Gdyni nie byłoby wogóle do pomyślenia powstanie przemysłu bekonowego, a również tylko dzięki niej kontynentalna struktura wytwórczości rzemieślniczej przeistacza się powoli coprawda, ale uparcie i konsekwentnie w kierunku dostosowania się produkcji do wymagań rynków zamorskich. W ocenie bilansu rzeczą bynajmniej nie błahą jest fakt, że w ogólnych pozycjach przywozu wyrażających się sumami 265 524 q wartości 104 267 tys. zł, musieliśmy wywieźć 6-cio krotnie więcej (1 542 176 q), aby otrzymać 1.5 ekwiwalentu pieniężnego, podczas gdy analogiczne zestawienia obrotów przez Gdynię wykazuje, iż przy 4 i pół raza zwiększonym obrocie w kwintalach (z 112 482 q na 487 133 q) uzyskaliśmy 3.25 efektu pieniężnego (z 26 654 tys. zł na 82 787 tys. zł). Świadczy to, że Gdynia jest pośrednikiem zdrowego eksportu rzemieślniczego, opierającego się przedewszystkiem na wywozie gotowych artykułów.

Zkolei poświęcimy parę uwag niektórym wymienionym grupom w celu usprawiedliwienia konstrukcji powyższej statystyki oraz podania garstki wiadomości o różnych szczegółach przywozu i wywozu wyrobów rzemieślniczych, które w znikomym stopniu znane są dotąd ogółowi społeczeństwa.

Jak już zaznaczono kryterjum naszej statystyki stanowi przewaga względnie znaczny udział pracy rąk ludzkich przy sporządzaniu produktu i dlatego czytelnik, któryby chciał w niniejszym artykule znaleźć odpowiedź na pytanie: ile, dokąd i skąd i za jakie sumy przywozi i wywozi przez Gdynię rzemiosło t. zw. legalne, czyli rejestrowane, posiadające karty rzemieślnicze, uzyskane na zasadzie przedłożenia dowodu uzdolnienia, ciekawości swej nie zaspokoi. Zagadnienie to bowiem wymaga już nie artykułu, lecz wyczerpującej publikacji, opartej na ścisłych danych, których sprecyzowanie jest rzeczą bardzo skomplikowaną i wymagającą dłuższej pracy analitycznej. W tego rodzaju publikacji byłby prawdopodobnie pominięty przemysł bekonowy, ta największa dotąd i najbardziej wartościowa grupa eksportu w zakresie przetworów mięsnych, opierająca się wyłącznie na krajowym surowcu i kapitale. Jeżeli zaś w podanej statystyce, uwzględniono bekony, to dlatego, ponieważ są one emanacją produkcji kilkunastu tysięcy warsztatów rzeźnickich i wędliniarskich w Polsce, i, że pozatem niema i być nie może bekoniarni, w której poza inżynierem-technikiem nie miałby decydującego głosu wytrawny mistrz wędliniarski, asystujący każdej fazie przetwórczej i badający prawidłowość dokonywujących się procesów przetwórczych. Cały zresztą przetwórczy przemysł mięsny jest tak ściśle związany z rzemiosłem wędliniarskim, że jaskrawe oddzielenie jednej grupy od drugiej prowadziłoby do absurdu. Przemysł bekonowy jest tylko jedną z wielu form przetworów mięsnych, zastosowaną wyłącznie dla odbiorcy angielskiego, ale też właśnie wskutek tego opiera się na podstawach niepewnych i zależnych od polityki gospodarczej, a nawet kaprysów jednego, jedynego konsumenta. Hasło, rzucone ostatnio w Anglji „Bay british" uderzyło w swych konsekwencjach gospodarczych silnie w nasz przemysł bekonowy, którego eksport ze 100 miljonów zł spadł w roku 1933 do 68 miljonów, a więc o 32 procent. Niebezpieczeństwo, jakie zawisło nad produkcją i eksportem bekonów, mimo pierwszorzędnej jakości naszego wyrobu bynajmniej nie minęło i musimy być przygotowani na dalsze ograniczenia.

Zdrowy instynkt działaczy czynnych na odcinku eksportu przetworów mięsnych nie pozwolił im zapominać, że ta gałąź przemysłu opiera się na rzemiośle, który jak to wykazał kryzys gospodarczy jest w wysokim stopniu elastyczne, przejawia wielkie umiejętności przy-

stosowania się do zmiennych warunków i konjunktur, umie pokonywać różne trudności łatwiej, aniżeli wszystkie inne dziedziny wytwórczości. Stąd też, słusznie, równocześnie z podjęciem produkcji bekonów, zaczęto się energicznie krzątać dookoła wzmożenia eksportu wyrobów wędliniarskich w najróżnorodniejszych jej postaciach. Zadanie było tutaj znacznie trudniejsze w zakresie technicznym, albowiem rozproszkowną produkcję warsztatów rzemieślniczych należało ująć w ramy pewnych rygorów standartowych, pozatem zaś wielkie trudności nastręczał sposób konserwacji i forma opakowania, co razem wziąwszy umożliwiłoby produktowi odbycie długotrwałej podróży po morzach i oceanach, aby w rezultacie w stanie całkowicie świeżym dotrzeć do rąk odbiorcy. Podany poniżej szemat [1]) daje plastyczny obraz różnorodności przetworów mięsnych, przystosowanych technicznie już obecnie w znacznej mierze do eksportu na nieograniczoną wprost liczbę rynków zamorskich.



Rozwiązywanie i pokonywanie trudności technicznych absorbowały główną uwagę i energję organizatorów, w ciągu dłuższego okresu. Pomimo to, zdołano w ostatnich trzech latach uruchomić eksport, którego rozmiary potęgują się coraz wydatniej. Oczywiście gra tu rolę ważną pierwszorzędna jakość polskich wyrobów wędliniarskich, poszukiwanych chętnie na rynkach zamorskich, zwłaszcza w krajach będących znaczniejszemi ośrodkami naszej emigracji, ale pozatem również sprawność techniczno-organizacyjna eksporterów. W roku 1933-im ekspor-

---

[1]) Przegląd Mięsny Nr. 15—16 z dnia 23 maja 1934 roku.

owano wędlin, konserw, szynek w puszkach, szynek wędzonych, szmalcu gęsiego, słoniny solonej, przetworów peklowanych i t. d., za pośrednictwem Polskiego Związku Wytwórców i Eksporterów Wędlin oraz Polskiego Związku Bekonowego blisko półtora miljona kilogramów, wartości około 3 miljonów złotych, przyczem zamorskiemi rynkami odbiorczemi były: Afryka południowa, Anglja (217 376 kg) częściowo Belgja, Chiny (658 kg) Francja, Hamburg, Honduras, Italja, Indje Brytyjskie, Kamerun, Marokko, Palestyna (przetwory koszerne) i t. d. W tymże roku dokonano prób pionierskich wysyłając różne partje towaru do Algieru, Capetown, Cuby, Danji, Finlandji, Grecji, Haiti, Meksyku, Szwecji, Tunisu, Turcji, wysp Kanaryjskich itd.

Wynika stąd, jak olbrzymi zasięg handlowy posiada już obecnie przetwórczy przemysł wędliniarski, a jeżeli się zważy, że każdy kilogram wywiezionych gotowych przetworów mięsnych przedstawia wartość 1 i pół do 3 razy większą, aniżeli wartość wywiezionego 1 kg bekonów, świń żywych i bitych — znaczenie wywozu nawet małych ilości gotowych przetworów mięsnych nabiera specjalnej wagi"[1]).

Zatrzymałem się, być może zbyt długo nad eksportem przetworów mięsnych, ale uczyniłem to w pełni przeświadczenia, iż polityka gospodarcza powinna pójść w kierunku jak najbardziej intesywnego poparcia wytwórczości przedsiębiorstw wędliniarskich tem bardziej, że jednym z najbardziej zainteresowanych współczynników produkcji jest tu drobne rolnictwo, przeżywające obecnie tak ciężki kryzys. W pomyślnych warunkach może ten dział przemysłu dać Państwu dziesiątki miljonów złotych tylko w eksporcie, nie mówiąc o rynku krajowym oraz o tak zwanym eksporcie wewnętrznym. Mam tu na myśli zaopatrywanie statków państw zamorskich, przybywających do Gdyni w produkty spożywcze, a przedewszystkiem wędliniarskie na czas ich długich podróży na morzach i oceanach, które są dla załogi statku równie niezbędne jak węgiel bunkrowy dla maszyn popędowych. Akcja w tym kierunku, dzięki wysiłkom sfer gospodarczych rozwija się, jednakże nie w takiem tempie, jakby należało sobie życzyć w stosunku do zupełnie realnych możliwości w tym zakresie.

Pragnę jeszcze nadmienić, że w grupie II-ej poza ściśle pojętem rzemiosłem arogować sobie może duży procent udziału przemysł garbarski, w III-ej fabryczny przemysł meblarski, w IV-ej metalowy przemysł fabryczny, w V-ej i VI-ej przemysły drobne, ludowy, domowy i chałupniczy, zasadniczo nie zmienia to jednak głównej tezy i przewodniej myśli niniejszego artykułu, streszczającej się w tem, że w kierunku

[1]) Przegląd Mięsny Nr. 5—6 z dnia 15 lutego 1934 roku.

uaktywnienia produkcji rzemieślniczej, względnie podlegającej w przeważnej mierze na pracy rąk ludzkich polityka gospodarcza Polski winna uczynić jak największe wysiłki, gdyż dobrze funkcjonujące rękodzieło — to niezawodna podstawa pomyślności gospodarczej państwa, budującego swą przyszłość na trwałych podstawach.

W ten sposób w najbardziej treściwym skrócie przedstawia się rola Gdyni na odcinku rzemieślniczym. Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że gdybyśmy nie mieli własnego portu, szereg przemysłów, związanych z rzemiosłem nie mógłby się wogóle rozwinąć (bekony, przetwory wędliniarskie), inne nie mogłyby marzyć o ekspansji zamorskiej, chociażby w takiej początkowej, jak dzisiaj fazie (produkty zwierzęce, materjały i wyroby drzewne, galanterja i t. d.). A przecież wszyscy zdajemy sobie sprawę z tego, że produkcja rzemiosła jest zaledwie u wrót rozwoju handlowych stosunków międzynarodowych, a zwłaszcza zamorskich.

Niechże to cudem wzniesione miasto portowe Gdynia, prawdziwie polskie, a już dzisiaj uznawane za królowę szarych wód Bałtyku będzie najprzychylniejszym opiekunem i rzecznikiem dobra bezimiennych, szarych, ale upartych w twardej woli i pragnących zwycięstwa gospodarstwa narodowego — drobnych mas wytwórczych w Polsce.

NAUTICUS

HANZA A GDAŃSK

Hanza znaczy w starodawnym języku niemieckim tyle, co Wojowniczy Związek (Streitbare Schaar). Związek hanzeatycki powstał najpierw we Francji feudalnej, a już w początku XII wieku, za czasów Ludwika VI, rozpoczęło się zabezpieczanie żeglugi na Sekwanie przywilejami, wyjednywanemi przez kupców z Paryża i Rouen, którzy podróżowali rzekami i wdłuż wybrzeży morskich. Każdy statek, naładowany towarem i zmierzający z Nantes do wielkiego mostu w Paryżu, a z Paryża w kierunku Auxerre, był prowadzony osobiście przez hanzeatyckiego kupca lub też przez zastępującego go szypra. Hanza francuska urosła w Rouen do dużej potęgi, opanowała ster miasta i utworzyła własną Radę miejską. Na czele miasta stali książęta Normandji, panujący w Anglji, a za pośrednictwem książąt tych tworzy Hanza francuska oddział w Londynie i prowadzi handel z miastami Normandji, hrabstwem Flandrji i Szampanji. Kupcy Hanzy wyprawiali z Londynu statki z angielskiemi metalami i wełną wzamian za wina francuskie, tkaniny i broń. (Pigeonneau T. I str. 69 i 71).

Związek Hanzy zaczął się kształtować w ciągu XII i XIII wieku stopniowo poza granicami Francji, a mianowicie w Niemczech, gdzie chodziło o obronę kupiectwa przed rozpasanem rycerstwem rozbójniczem i przed wyzyskiwaniem prawa pięści, t. zw. „Faustrecht". Decydującą rolę przy tworzeniu Hanzy w Niemczech odgrywała zwłaszcza potrzeba zabezpieczenia podróży po drogach, a głównie żeglugi na Łabie (Elbe), która z każdym dniem stawała się niemożliwszą z powodu panujących tam rozbojów.

Połączone miasta grupowały się wokoło miast związku Hanzy zniemczonych ale słowiańskich, na których czele stała nowa Lubeka, założona w 1143 roku przez Adolfa I na gruzach słowiańskiego Lubika czy Lubiecza, niegdyś rezydencji książąt obotryckich Mściwoja i Gotszalka (Helmold: Geschichte der Hansa str. 137). W roku 1158 upamiętnił się w dziejach Słowiańszczyzny słynny Welf Henryk Lew,

który spraszał kupców Szwecji, Norwegji i Rusi, obiecując im swobodny handel i ochronę przed rozbójnikami. W roku 1226 otrzymała Lubeka od cesarza Fryderyka II tytuł wolnego miasta i weszła w stosunek z miastami Wisby na wyspie Gotland, następnie z Rygą, a potem z Nowgorodem. W roku 1282 połączyła się Lubeka z Hamburgiem, a kilka lat później z Gdańskiem. Przedtem już, a mianowicie w roku 1238 powstała w Gdańsku faktorja kupców lubeckich. W roku 1260 plac przy klasztorze Dominikańskim był już targowiskiem i rynkiem Hanzy. Daty co do oficjalnego przyłączenia się Gdańska do Hanzy są nieścisłe, w żadnym razie nie wydaje mi się ścisłą data 1245 roku, gdyż wtedy nie należał do Hanzy jeszcze nawet Hamburg. Prawo założenia Hanzy na wieczne czasy otrzymali kupcy w Hamburgu dopiero w r. 1266, za interwencją księcia brunświckiego od króla angielskiego Henryka III. (Sartorius I T. str. 58: Hansische Geschichtsblaetter). W odnośnym akcie, przechowywanym do dziś w Ratuszu hamburskim, a sporządzonym po łacinie, powiedziano dosłownie: „ut habeant hansam suam per se ipsos per totum regnum ... in perpetuum", (aby posiadali swą własną Hanzę dla siebie samych na całe królestwo i po wszystkie czasy).

Gdy Włochy zapanowały nad handlem Indyj i Wschodu, utworzyła się w Niemczech wielka droga handlowa, przerzynająca Górny Palatynat, Frankonję i prowadząca wprost do Hamburga. Położone przy tej drodze miasta zaczęły jedno po drugiem przystępować do Hanzy.

W roku 1260 odbyła Hanza pierwszy Sejm w Lubece i od tego czasu było miasto to stolicą Związku. Wedle obowiązujących ustaw zbierał się Sejm co trzy lata, zwykle na Zielone Świątki, a w każdym razie zawsze po Wielkanocy. W Lubece odbywały się nietylko Zjazdy sejmowe, t. zw. „Hanzetagi", ale mieściły się tam również kasa Związku, archiwa, kancelarja dyplomatyczna i t. d.

Hanza była od pierwszych lat założenia jej w Lubece stowarzyszeniem czysto niemieckiem, wkrótce jednak rozpostarła swe ramiona, gdy wraz z rozwojem handlowym zaczęły przystępować do niej miasta zagraniczne, jako do Związku, poręczającego bezpieczeństwo na drogach i popierającego się wzajemnie wszelkiemi siłami. Nie osłabiało to oczywiście w niczem władzy, sprawowanej w miastach przez właściwe rządy.

Niektóre miasta polskie lub od Polski zależne przystępowały również do Hanzy, aczkolwiek bezpieczeństwo publiczne nie było u nas do tego stopnia narażone, co gdzie indziej, a zwłaszcza tak, jak w Niemczech. Hanza mogła u nas w Polsce tem łatwiej zapuszczać korzenie, że ziemie pomorskie, pruskie i inflanckie zaludniane były za pośrednictwem Hanzy

przez kupców i rzemieślników niemieckich, a Ryga, będąca niejako ekspozyturą religijną i handlową Lubeki, rozszerzyła Hanzę nad morzem Bałtyckiem. Opierając się o przymierze z Rygą i Rostokiem, sięgnęła Lubeka po wyłączne panowanie na Bałtyku już w roku 1283. („Die Hansa" W. Stein str. 86).

Książęta polscy, zabiegający o wzrost miast i rozwój handlu, chętnie witali zwiększających ludność polską przybyszów, słanych przez Hanzę i wydawali im przywileje do rządzenia się w miastach polskich według własnego prawa, t. j. teutońskiego czyli magdeburskiego. Taki przywilej uzyskał Kraków w r. 1257, a już trzydzieści lat później mieszkańcy pochodzenia niemieckiego stanowili w Krakowie przewagę. Tylko dzięki pomocy Niemców, nasyłanych przez Hanzę, zdołał w roku 1291 król czeski Wacław opanować miasto. Kraków przystąpił do Hanzy dość wcześnie bo już w r. 1230. Z innych miast Rzeczypospolitej lub od niej zależnych, należały do Hanzy: Gdańsk, Chełmno, Elbląg, Toruń, Ryga, Dorpat, Rewel i Królewiec.

Ogólna liczba miast, zaliczanych do związku hanzeatyckiego nie była zawsze jednakowa. W okresie największego rozwoju należały do Hanzy oprócz wymienionych 9-ciu miast, — miejscowości następujące: Andernach, Anklam, Aschersleben w Norwegji, Berlin (Coeln an der Spree), Bielfeld, Bolsward we Fryzji, Brandenburg, Braunsfeld, Brunświk, Bremena, Buxtehude w arcybiskupstwie bremeńskiem, Campen nad rzeką Yssel, Demmin w Pomeranji, Deventer, Dortmund, Duisburg, Rombeck w Harcu, Elburg w Geldrji, Emmerich w Kliwji, Frankfurt nad Odrą, Getynga, Golnów w Pomeranji, Goslar, Greifswald, Groeningen, Halberstadt, Halla, Hamburg, Hameln, Hamm w Westfalji, Hannover, Harderwyk w Geldrji, Selmstaedt, Hervorden w Westfalji, Hildesheim, Kiel, Kolonja nad Renem, Koesfeld w prowincji Muenster, Lemgo w Westfalji, Lixheim w Lotaryngji, Lubeka, Lueneburg, Magdeburg, Minden w Hanowerskiem, Muenster, Nimega w Geldrji, Nordheim, Osnabrueck, Osterburg w Starej Marchji, Padeborn, Quedlinburg, Rostock, Rugenwalde, Ruremonde w Geldrji, Salzwedel, Seehausen w Marchji Brandenburskiej, Soestr w Westfalji, Stade w Bremeńskiem, Stargard, Stavern we Fryzji, Stendal, Szczecin, Stolpe, Stralsund, Venloo w Geldrji, Uelzen w Lueneburskiem, Uenna w Westfalji, Warberg w Szwecji, Werben w Starej Marchji, Wesel, Wisby na wyspie Gotland, Wismar, Zuetphen i Zwoll w Geldrji.

Wszystkie te miasta dzieliły się na cztery klasy, a na każdą z tych klas było jedno przewodniczące, czyli stolica. Do pierwszej klasy należały miasta, tak zwane wendejskie i zawendejskie ze stolicą w Lubece,

do drugiej — westfalskiej — miasta Kliwji, Westfalji i Niderlandów ze stolicą w Kolonji, do trzeciej — saskiej — miasta saskie i brandenburskie ze stolicą w Brunświku, a na koniec do czwartej — okręgu pruskiego — miasta polskie, pruskie i inflandzkie ze stolicą w Gdańsku.

W miastach przewodniczących, a zatem i w Gdańsku, odbywały się sejmiki obwodowe, a przedmiotem obrad na nich była podnieta do wspólnego działania, był interes kupiecki. Spójnię stanowiła narodowość niemiecka z wrogim względem innych narodowości nastrojem.

Wymieniam wszystkie miejscowości, wchodzące w skład Hanzy, aby pokazać, gdzie miasta polskie miały swoje ekspozytury handlowe i z kim pozostawały w ściślejszych, handlowych stosunkach. Dla rozwoju swego handlu pozakładała Hanza główne kantory w Londynie w r. 1250, w Bruegges w 1252, w Nowgorodzie Wielkim w 1272 i w Bergen 1278 roku.

Uzyskawszy przywileje kilku królów, spisane ustawami w Kolonji 1364 roku, nabrał Związek hanzeatycki znaczenia i rozwinął we wszystkich kierunkach działalność i politykę tak wielką, o jakiej nie marzył nawet żaden z ówczesnych panujących władców. Za główne zadanie powzięła sobie Hanza nietylko ochronę kupców przed rozbójnikami na lądzie i morzu, ale

1. wspieranie i rozszerzanie stosunków handlowych z miastami, wchodzącemi w skład Hanzy;
2. opanowanie handlu zagranicznego;
3. zaprowadzenie jednakowego kodeksu handlowego we wszystkich miastach, należących do Związku;
4. powstrzymanie niesprawiedliwych uchwał i samowolnego postępowania zarówno sejmów jak i rządów odnośnie do handlu;
5. zwiększanie uzyskanych już przywilejów oraz
6. stanie na straży zdobytych praw.

Każde miasto, przystępujące do Związku, obowiązane było wystawić własnym kosztem oznaczoną liczbę żołnierzy lub statków wojennych, albo też złożyć na ten cel oznaczoną sumę pieniężną, a wreszcie opłacać pewne podatki, jak i nałożone kary.

Wymiar sprawiedliwości nad miastami stowarzyszonemi należał do Hanzy.

W zagranicznych kantorach panowała prawie klasztorna dyscyplina, a to tak dalece, że podciągano nawet pod celibat służbę Hanzy. Składać towary we dworach Hanzy mogli tylko mieszczanie z miast hanzeatyckich i handlujący towarem hanzeatyckim. Kupiec

hanzeatycki, który nawiązał stosunek nieprzyzwoity lub ożenił się z mieszkanką obcego kraju, dajmy na to z Angielką, bywał wydalony z Hanzy, (Verhanset) (Hanseatische Blätter).

W Norwegji mieli Hanzeaci własną dzielnicę, zwaną „mostem niemieckim" (Tydske bryggen). Każdy dwór hanzeatycki składał się z dużego, drewnianego domu o pokojach dla 15 rodzin. Przybysz-nowicjusz musiał składać legitymację i poddać się pewnym próbom wytrzymałości: pociąganiu na powrozie aż pod otwór dachu, pijatyce, smaganiu do krwi, obrzucaniu błotem i kałem i t. d.

Zwyczaje takie tłumaczą się wymaganiem, aby kupiec hanzeatycki był zdolny do walki z krajowcami. (Barthold: Geschichte der Hansa str. 158).

Trzymając się ściśle uchwalonych praw, nabrał Związek Hanzeatycki wielkiego znaczenia w polityce europejskiej i stał się rzeczywistem państwem, mimo, że nigdy nie był za nie uznanem przez cesarzy niemieckich. Rozwinięte na olbrzymią stopę stosunki handlowe z Hanzą były głównem źródłem jej bogactw, a te stosunki tak się rozrosły, że nie było w Europie żadnego znaczniejszego punktu, w którymby nie kupczyli członkowie Hanzy. Wielka i potężna była zwłaszcza też rola, jaką odgrywała Hanza w Gdańsku.

Słabe, luźne wspomnienia oraz niewyraźne ślady z okresu przed rokiem 1308, kiedy Krzyżacy zrównali to miasto niemal z ziemią, nie pozwalają ustalić roli, jaką Gdańsk odegrał w pierwszych latach po przystąpieniu do Związku. Dokładniejsze szczegóły o przynależności Gdańska do Hanzy i o jego działalności w charakterze miasta hanzeatyckiego sięgają czasów panowania krzyżackiego nad Bałtykiem. Wszyscy historycy, piszący o starożytnym Gdańsku, mówią o nim jako o jednem z najznamienitszych, na świeczniku stojących miast, jaknajściślej związanych z Hanzą. Wielkie i wpływowe to stowarzyszenie — jak powiada Teodor Hirsch w swej: Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte" (Lipsk 1858 roku), — uczyło zarówno sam Gdańsk, jak i inne miasta pruskie, że interes ich jest całkiem inny, aniżeli interes Zakonu. Od Hanzy słyszał Gdańsk przedewszystkiem i to, iż pierwszym warunkiem swobody handlowej jest swoboda polityczna i że przy rabunkowej gospodarce Krzyżackiego Zakonu nie będzie on mógł nietylko rozwijać się, ale nawet istnieć. (Ungewitter: Geschichte des Handels und der Schiffahrt str. 126).

Takie stanowisko Hanzy nie będzie nas dziwić, skoro uprzytomnimy sobie, że występowała ona przeciwko Zakonowi, zaopatrywała Gdańsk w rozmaite środki, zmierzające do zrzucenia krzyżackiego jarzma

i sypała mu pełną garścią pieniądze, które były w owych czasach kondotieryzmu bodaj jeszcze skuteczniejszem „nervus rerum", aniżeli dzisiaj.

Jeżeli chodzi o wzajemne ustosunkowanie się Gdańska do Hanzy — to możnaby je ująć w następujących punktach:

1. Gdańsk występuje sam, albo niekiedy z pełnomocnictwa innych miast, w obronie praw pruskich na wielkich Zjazdach Hanzy w Lubece. Zjazdy miast pruskich w sprawach Ligi Hanzeatyckiej wskutek tego ustają.
2. Gdańsk sam jeden utrzymuje dyplomatyczne stosunki z zagranicą, mające jakąkolwiek łączność z interesami handlowemi Prus. Przy zawieraniu traktatów pokoju przyłączają się inne miasta li tylko do ratyfikacji.
3. Gdańsk zachowuje nawet jeszcze za panowania Zakonu wszelką swobodę w przyjmowaniu lub odrzucaniu postanowień, uchwalonych przez Ligę Hanzeatycką, chociaż najczęściej każe mu je przyjmować własna jego korzyść.
4. Gdańsk należy do głównych interesantów w kantorze londyńskim i brueggskim i ma prawo wybierania oraz zatwierdzania trzeciej części członków, tworzących zarząd wymienionych kantorów.
5. Gdańsk zarządza prawie wyłącznie sprawami hanzeatyckiej osady w Kownie.
6. Gdańsk zarządza również hanzeatycką osadą na Skanji. Zarządzający nią wójt hanzeatycki zależy wyłącznie od Gdańska i od niego pobiera zapłatę.

Z zestawionych powyżej punktów widać, jak znamienite miejsce zajmował Gdańsk w owej potężnej, bogatej Rzeczypospolitej, jaką tworzyły handlowe miasta północnej Europy w średnich wiekach. Widać z nich dalej, że jeżeli Gdańsk trzymał się wiernie sztandaru Hanzy, wiedział dobrze, co czyni i nie dawał swych usług daremnie.

Ze wzrostem bogactwa i znaczenia w Hanzie nabiera Gdańsk wpływu na sprawy polityczne Europy Północnej. W r. 1393 wystawia 2 okręty ze zbrojną załogą w celu zabezpieczenia żeglugi na morzu Bałtyckiem od rozbójników morskich. Dla wynagrodzenia sobie kosztów tej imprezy ustanowiono pobór po 4 denary monety lubeckiej od funta wchodzących do portu gdańskiego towarów. O dominującej roli, jaką Gdańsk odegrał z końcem XIV wieku dowodzi fakt, że z nałożonego w r. 1390 przez miasta pruskie funtowego na wspólne potrzeby Hanzy — Gdańsk dostarczył $^2/_3$, a w r. 1396 aż $^3/_4$ zebranej sumy.

W roku 1395 i 1398 bierze Gdańsk czynny udział wraz z Hanzą w zatargu Małgorzaty Skandynawskiej ze współubiegającym się o tron szwedzki Albertem.

Przy uzupełnieniu szkicu historji Gdańska za czasów Hanzy nie podobna pominąć milczeniem udziału jego w prawodawstwie morskiem północnej Europy. Znane powszechnie w annalach Hanzy prawo morskie „Wisby" jest do dziś dnia źródłem kodeksu prawa morskiego wielu państw. Prawo to powstało na ziemi słowiańskiej, choć w zniemczonym już wówczas Gdańsku. W roku 1447 istniało Wisbyjskie czyli Gotlandzkie prawo morskie, które było kompilacją prawa morskiego, zebranego w Gdańsku, a według wszelkiego prawdopodobieństwa i w innych miastach hanzeatyckich.

Hanza, rozporządzająca w XIII, XIV i XV wieku większemi środkami, niż niejedno z ówczesnych państw europejskich, uprawiała swoją własną, odrębną politykę, w którą wciągała każdego ze swych licznych członków. Polityka ta stała nieraz w sprzeczności z interesami politycznemi rządzących w danym kraju władz. Co do Gdańska, to wojował on za podszeptem Hanzy z królami Szwecji i Danji, ilekroć wymagał tego jej interes, oczyszczał z nią wspólnemi siłami morze Bałtyckie z rozbójników morskich, — sławnych w XIV wieku braci Witalisowych, — wysyłał posłów na Sejmy Hanzy, a wreszcie pośredniczył w jej stosunkach z Polską, Słowiańszczyzną, Litwą i dalszą północą.

W zamian za to opiekowała się Hanza z wielkiem przejęciem i troskliwością nieraz handlem gdańskim, ułatwiając mieszkańcom miasta zakładanie kantorów w Londynie, w miastach Flandrji i nad Renem. Badacz historji Gdańska, Teodor Hirsch, wykazał na podstawie całego szeregu faktów, że szybki rozwój handlu i zamożność miał Gdańsk do zawdzięczenia swemu przynależeniu do potężnej Ligi Hanzeatyckiej. Do dziś dnia zachowane napisy łacińskie, jak „viribus unitis", jak „Concordia res parvae crescunt", zdobiące bramy Gdańska, są jakby odźwierciadleniem epoki, w której mały, zniszczony Gdańsk zaczął urastać w potęgę, dzięki ścisłej współpracy z Hanzą, jak najbardziej wrogo usposobioną do Krzyżactwa i szukającą możliwości współpracy z Polską.

Bardzo znamienne, że Gdańsk — wbrew temu, co twierdzą rozmaici historycy niemieccy, wspominający o przyjaznych stosunkach Gdańska i Hanzy z Krzyżakami — nie poszedł po linji interesów Zakonu, lecz trzymał się wytycznej Hanzy. Gdy np. w r. 1367 doszło między Hanzą a Danją do wojny, a Krzyżacy nawiązali z królem duńskim Waldemarem IV serdeczne i przyjazne stosunki, — stanął Gdańsk po stronie prze-

ciwników Danji i wysłał przeciwko niej swą silną flotę, by walczyła po stronie Hanzy.

O wyprawie tej czytamy w kronikach Gdańska między innemi, co następuje:

Sejm hanzeatycki, zebrany w r. 1367 w Lubece przy udziale Gdańska i innych miast pruskich, zawarł przymierze z książętami holsztyńskim i szlezwickim i wypowiedział w imieniu związkowych miast wojnę Waldemarowi IV duńskiemu, grożącemu swobodzie cieśnin, łączących morze Niemieckie i Bałtyckie.

Jak wiadomo król żartował sobie z owych 77 „gęsi", przerabiając „Haense" na „Gaense", ale wkrótce doświadczył przewagi ich oręża. Hanzeaci uzbroili 12 000 żołnierza i flotę o 248 żaglach, a wylądowawszy w Norwegji, spustoszyli kilka miast i kilkadziesiąt gmin. W roku 1368 zdobyli Kopenhagę i Helsongoer, klucz cieśniny na Sundzie. W roku 1370 potwierdził król Norwegji Hakon dawniejsze przywileje handlowe Hanzy, a Waldemar IV dał zapewnienie, że bez zgody Hanzy żaden król nie będzie mógł panować w Danji. (Sartorius: Hansische Geschichtsblaetter I. T. str. 98).

Podobnie miała się sprawa zatargu z Anglją. Przecież Gdańsk utrzymywał z Anglją w początku XV wieku jak najbliższe stosunki, mimo że Zakon zakazywał z nią wszelkiego handlu i kazał sprzedawać w Gdańsku rozmaite towary angielskie na swoją własną korzyść.

Hanza, działająca w interesie handlu, tworzyła w Gdańsku jakby państwo w państwie, które odwdzięczało się Zakonowi nieufnością i niechęcią. Krzyżacy, pragnąc miasto upokorzyć i zmusić do posłuszeństwa, zaczęli je gnębić, — zwłaszcza za czasów Konrada von Jungingen i Sternberga von Kuchmeistra — rozmaitemi ciężarami podatkowemi. Ucisk ten wywołał w Gdańsku zrozumiałą reakcję i przyczyniał się — rzecz prosta — do wzrastania sympatji dla Polski. Tem też należy tłumaczyć sobie bardzo znamienny objaw, że właśnie w okresie największego ucisku Gdańszczan przez Krzyżaków i jawnego prowadzenia przez nich wojny z Hanzą, — port gdański był w latach 1413 i 1414 przepełniony statkami, obładowanemi polskiem zbożem i drzewem, którego nie pozwalali wywozić angielscy piraci, niepokojący morze Bałtyckie. Gdyby nie to zwalczanie Hanzy przez Krzyżaków i jednoczesne wojowanie Zakonu z Anglją, — mógł był handel Gdańska dojść wówczas do wielkiego rozkwitu i przywrócić stan, jaki panował w wieku XIV.

Do ożywienia stosunków handlowych z Polską przyczynił się oczywiście fakt, że Kraków, Toruń i Chełmno zapisały się do Związku, jak to wspominałem już na wstępie niniejszej pracy. Należałoby tu jednak specjalnie zaznaczyć, że Kraków zachowywał z Hanzą

raczej sprzymierzeńczy, niż poddańczy stosunek. Sejm hanzeatycki pisywał do królów polskich, np. w r. 1368, o zatargach z Waldemarem duńskim, a w r. 1497 o wojnie z Holandją (Hanserecesse I t. II Rozdz. Str. 168, 174, 190, 352, 362, 425). Niema przecie w rachunkach krakowskich śladu płacenia podatku, czyli składki hanzeatyckiej, a notatki z 1402 jednego z subjektów kupca krakowskiego, Jana Ślepkogiła, świadczą, że posyłano towary z Krakowa wprost do Bruegge i to zapewne co roku, ponieważ jeden rachunek miał być zapłacony dopiero „na przyszłym jarmarku zimowym". Kasa miejska w Krakowie ponosiła koszty „rejz" czyli podróży komisjonerów, wysyłanych dla nawiązywania nowych stosunków zagranicą. W r. 1403 wydano na ten cel grzywien 390, a w roku 1404 — 333.

Bardzo znamienne, że Krzyżacy zaczęli po Grunwaldzie popierać handel z Polską, aby zyskami z niego zastąpić zachwianą potęgę państwową. Zakupywali więc coraz więcej dowożonego do Gdańska zboża i drzewa, chociaż z tego dowozu nie byli zadowoleni kupcy Hanzy i mieszczanie Gdańska. Gdy Krzyżacy zaczęli ich karać za opór nietylko grzywnami i więzieniem, ale nawet śmiercią, przyłączono się do Związku szlachty. Doszło wreszcie do tego, że Gdańsk stanął na czele miast pruskich, które wysłały do Krakowa 12 posłów, ofiarowując królowi swoje poddaństwo. Narady Krakowskiego Senatu trwały 16 dni. Prośbie Gdańska stało się zadość, a Kazimierz Jagiellończyk wyjechał do Gdańska 14 dni po Wielkiej Nocy w r. 1454 i nadał miastu sławne „privilegium Casimirianum", które uczyniło z niego samorządną rzeczpospolitą handlową. Gdańsk był od tego czasu głównym pośrednikiem handlu z Polską z pominięciem Hanzy przeważnie, z której monopolu zaczęły się wyzwalać kolejno i inne kraje.

Niezawsze żył Gdańsk z Anglją w bliskich stosunkach. Dochodziło tu także do zatargów i to nawet zatargów poważnych, zwłaszcza wtedy, gdy Gdańsk, nie bacząc na wojnę, jaką Anglja prowadziła przeciwko Francji, wysyłał swe statki z polskiem zbożem ku wybrzeżom Flandrji, Francji i Hiszpanji. Większość statków tych była niszczona przez Anglików lub działających na jej zlecenie kaprów. Magistrat gdański, kierując się poradą Hanzy, chwycił się wtedy prawa odwetu, kazał konfiskować wszelkie towary angielskie, przepędzać z miasta obywateli angielskich, a jednocześnie nakładał wielkie kary na tych mieszkańców miasta, którzy ośmielili się przechowywać towary angielskie lub też Anglików samych.

Takie stosunki nie mogły trwać wiecznie, to też za pośrednictwem Hanzy zawarł burmistrz gdański, Henryk Vorrecht w r. 1437 traktat handlowy z Anglją, mocą którego państwo to dało obietnicę, że w przy-

szłości nie będzie nietylko napadało okrętów gdańskich, lecz zapłaci Gdańszczanom nawet odszkodowanie za wyrządzone szkody w wysokości 1000 angielskich noblów, czyli 18 000 zł. polskich. Ponadto wyrobili sobie Gdańszczanie prawo reprezentowania w Londynie trzeciej części kantoru hanzeatyckiego. Wielki mistrz krzyżacki nie ratyfikował wprawdzie tego traktatu, nie przeszkadzało to jednak potem w utrzymywaniu jak najlepszych stosunków między Anglją a Gdańskiem (Hirsch: Danzigs Handels u. Gewerbegeschichte Str. 175).

Idąc za głosem interesu potężnej Hanzy, popełniał Gdańsk oczywiście i duże błędy. Za błąd taki poczytywano mu uczestniczenie w wojnie, którą Hanza rozpoczęła w roku 1438 z Holandją i Danją jednocześnie. Gdańsk poniósł wtedy wielkie straty, Holendrzy zabrali mu bowiem 23 okręty i przeszkadzali w ciągu kilku lat następnych wielkiemu jego handlowi. Stosunki zmieniły się na lepsze dopiero po pokoju, zawartym między wojującemi stronami w dniu 6 września 1441 roku. Pełną swobodę, pełne bezpieczeństwo na Bałtyku odzyskali Gdańszczanie wszakże dopiero po osobnym układzie, zawartym z Holandją w Bremenie 17 grudnia 1448 r.

W poważniejsze i groźniejsze zatargi z państwami skandynawskiemi wprowadziła Hanza Gdańsk jeszcze w r. 1439, kiedy to król duński Eryk, wypędzony przez Hanzeatów, zaczął niepokoić korsarstwem handel gdański na wyspach Gotlandu i Wisby, zmienionych w gniazda niebezpiecznych dla handlu hanzeatyckiego piratów.

Działo się to wszystko za czasów panowania mistrza Konrada von Erlichshausena, który potrafił wyzyskać słabą chwilę Gdańska i sprawił, że miasto, rade nierade, poddało się uchwale, iż wszelkie jego układy z Hanzą muszą ulec zatwierdzeniu wielkich mistrzów.

W wieku XV nawiązał Gdańsk bliskie stosunki ze Szkocją. Kroniki z owej epoki wspominają o bardzo częstem zawijaniu okrętów gdańskich i hanzeatyckich do portów w Edynburgu, Aberdeen i Glasgowie mimo niepokojenia ich przez szkockich korsarzy. Jakób I i II nadali handlowi Hanzy i Gdańska znaczne przywileje, za co darzyły ich rodziny gdańskie, zwłaszcza Beysonowie i Weldowie, bogatemi darami (Hirsch: Danziger Handels u. Gewerbegeschichte).

Pomijając lata od 1440 do 1450, utrzymywała Hanza, a z nią i Gdańsk najlepsze stosunki z Holandją i Flandrją. Gdy rozmaite zamieszki zaczęły przeszkadzać handlowi hanzeatyckiemu w państwach skandynawskich, wzięli Holendrzy i Flamandrzycy na siebie dzieło pośredniczenia między Gdańskiem, Hanzą a sobą. Okręty gdańskie i hanzeatyckie przybywały głównie do portu w Sluyz — natomiast w Holandji stały dla nich otworem wszystkie inne porty.

Z państwami skandynawskiemi przechodziły Hanza i Gdańsk rozmaite ciężkie przeprawy. Dopóki panowała królowa Małgorzata na połączonym tronie trzech skandynawskich mocarstw, nie miała Hanza najmniejszego powodu do uskarżania się na postępowanie Skandynawji, gdy jednak w r. 1411 wstąpił na tron połączonych królestw Eryk II, dobre porozumienie zaczęło ulegać pogorszeniu zwłaszcza dlatego, że Eryk zaprowadził sławne w kronikach handlu północnej Europy cła na Sundzie, tak uciążliwe dla miast hanzeatyckich. Cła te obowiązywały miasta hanzeatyckie z małemi przerwami aż do czasu oderwania się Gdańska od Zakonu. Przywilej, nadany Gdańskowi specjalnie na mocy osobnej umowy, przywrócono mu później za czasów panowania królów polskich.

W roku 1522 zawarł Gdańsk przymierze z Lubeką przeciwko Krystjanowi duńskiemu i zawiadomił o tem króla Zygmunta przez osobnych, do Krakowa wysłanych delegatów. Najciekawsze, że Gdańsk pragnął nakłonić wtedy naszego króla do współudziału w wypowiedzianej Krystjanowi wojnie. Delegaci gdańscy, stanąwszy przed Zygmuntem, przypominali mu, że przecież Krystjan, mimo przyjaznych z Polską stosunków — posyłał Krzyżakom, wrogom Polski, potajemnie posiłki. Król odpowiedział, że mimo takiej perfidji duńskiej nie myśli z Danją zrywać stosunków i radzi Gdańskowi, aby skoro czuje się pokrzywdzony z powodu zabranych mu przez Danję statków — uczynił, co uważa dla siebie za stosowne.

Po otrzymaniu tej odpowiedzi wypowiedział Magistrat gdański dnia 24 sierpnia 1522 roku formalną wojnę królowi duńskiemu i wysłał przeciwko niemu 11 statków pod dowództwem pierwszego burmistrza, Eberharda Ferbera oraz trzech rajców: Macieja Langego, Henninga Summego i Jana Tuddinga. Gdy flota gdańska połączyła się z okrętami szwedzkiemi, lubeckiemi i innych miast hanzeatyckich zaczęli Gdańszczanie domagać się, aby przedsięwzięto przeciwko Danji akcję na większą skalę, ale reszta sprzymierzeńców oparła się temu i wyprawa skończyła się na niczem.

Delegaci miast związkowych zebrali się wówczas w Stralsundzie, aby uchwalić nową wyprawę, gdy wtem zjawiają się wysłannicy nowego pretendenta do tronu duńskiego, Fryderyka Holsztyńskiego. Miasta sprzymierzone przyrzekły Fryderykowi pomoc przy dążeniu do osiągnięcia królewskiej godności, wzamian za co otrzymali zapewnienie, iż bez wiedzy i zezwolenia miast hanzeatyckich król pokoju lub rozejmu z nieprzyjacielem nie zawrze, a skoro tylko obejmie rządy w Danji i Norwegji, zatwierdzi im wszystkie wolności, jakie im były w obu państwach już przedtem przyznane. Pełnomocnicy gdańscy

i lubeccy zawarli ponadto w Stralsundzie osobne przymierze między obu miastami, które miało obowiązywać wzajemnie jeszcze trzy lata po ustaniu wojny z Danją. Na mocy przymierza tego winien był Gdańsk przyczyniać się do wszelkich zbrojeń i nakładów w stosunku 10 do 12-tu. Gdyby zatem Lubeka wysłała 2400 marynarzy — miał Gdańsk wysłać ich 2000 i to Niemców, biegłych w zawodzie wojennym. Ułożono się również co do rozłożenia strat, jakie miano ewentualnie ponieść oraz co do podziału łupów i innych korzyści. Zawarowano przytem, iż przymierze nie ma w niczem naruszać powszechnego Związku miast hanzeatyckich.

W roku 1523 uzbroił Gdańsk ponownie 7 okrętów wojennych i kilka yachtów, wyprawiając je pod wodzą rajców Michała Barenfusa i Kaspra Eberta przeciw Danji. Oblężenie Kopenhagi przeciągnęło się aż do końca roku, a mianowicie do dnia 23 grudnia.

W czasie wojny i towarzyszących jej układów odgrywał Gdańsk bardzo ważną rolę i okazał przytem, jaką potęgą w razie potrzeby może rozporządzać.

Wszystko, co Gdańsk czynił później, — czynił z wiedzą i za zezwoleniem króla. Miasto to zajmowało w owym czasie bardzo silną pozycję, ale zawdzięczało ją oparciu o wielkie państwo polskie i to wtedy, gdy inne miasta Hanzy upadały wśród ciągłych walk o swoją niezależność. Z końcem XVI wieku wystąpił Gdańsk na Zjeździe w Lubece z propozycją ogłoszenia króla polskiego protektorem Hanzy. Najlepszy to dowód, że potrafił ocenić doznawane od króla łaski.

Wizyty kupców z miast hanzeatyckich były w Gdańsku bardzo częste. Można było spotykać ich zwłaszcza w istniejącym do dziś Artusowym Dworze, stanowiącym rodzaj giełdy i kasyna średniowiecznej arystokracji gdańskiej. Do Artusa dopuszczano li tylko patrycjuszy gdańskich i wyjątkowo też rozmaitych dystyngowanych obcokrajowców. O Polakach dzieje nie mówią, aczkolwiek wiadomo, że w salach Dworu Artusowego odbywały się częste zabawy taneczne, na które sprowadzano gości. Zapewne i Polacy bywali na takich zabawach i nie dali się uprzedzić ani ciężkim Hanzeatom i Holendrom ani Anglikom.

Podobnie, jak dziś, istniały w Gdańsku w czasie Hanzy księgi handlowe, listy kredytowe, rewersy, asygnacje kupieckie i weksle. Bankructwo i ucieczka dłużników pojawiały się już wtedy, a Zjazd hanzeatycki w Lubece odmawia w r. 1398 przytułku dla dłużników, uciekających z Gdańska i innych miast hanzeatyckich. W Gdańsku znajdujemy z okresu jego przynależenia do Hanzy ślady kupieckiego konkursu i układu dłużnika z wierzycielami jak i procesów sukcesyjno likwidacyj-

nych. Wdowa i dzieci zmarłego dłużnika oddawały spis całego majątku wierzycielowi, zatrzymując dla siebie tylko przedmioty najniezbędniejsze do utrzymania codziennego życia.

Jak widzimy, niewiele zmienił się dzisiejszy świat po tych 430 latach, które nas dzielą od XV wieku. Zmieniła się fizjognomja zewnętrzna świata, udoskonaliły się środki, któremi dążymy do poprawy bytu i zaspokojenia potrzeb, ale treść życia pozostała taka sama.

Po powrocie Gdańska pod panowanie Polski pozostał on wprawdzie nadal w związku hanzeatyckim, ale wyżej cenił stanowisko swoje w koronie polskiej, zapewnione przywilejem Kazimierzowym. Od tego czasu poddawał się Gdańsk zarówno w sprawach politycznych, jak i w wojnach morskich, nie przewodnictwu Lubeki, lecz interesowi korony. Kraków i inne miasta pruskie zerwały po wypędzeniu z Gdańska Krzyżaków z Hanzą zupełnie.

Powoli, gdy w Europie zaprowadzano ład i porządek, gdy ustały rozboje i zakwitła sprawiedliwość, misja Hanzy była skończona. Potężny ten ongiś związek okazał się całkiem zbyteczny, gdy tylko drogi morskie i lądowe stały się bezpieczne dla wszystkich i gdy zaprowadzona sprężysta policja stała się rękojmią przeciw wszelkim gwałtom publicznym. W poszczególnych państwach zrozumiano wtedy, w jak wysokim stopniu przyczynia się rozwój handlu do pomyślności państwa, więc zajęto się wystawianiem silnych flot, mających na celu rozwój handlu zamorskiego. Miasta portowe, doszedłszy do największego znaczenia i rozkwitu, zaczęły pilnować raczej własnych spraw i zaniedbywać sprawy związkowe. Hanza, słabnąca z każdym miesiącem, nie była już w stanie zniewolić swych sprzymierzeńców do posłuszeństwa, ani grozić im na morzach to też dni jej były policzone. Ostateczny cios zadało Hanzie odkrycie Ameryki oraz morskiej drogi do Indyj, co sprowadziło zupełny przewrót w stosunkach handlowych, istniejących dotychczas. Ostatni Sejm Hanzy odbył się w Lubece w r. 1630. Z miast Rzeczpospolitej dotrwał do końca jedynie Gdańsk i utrzymywał nadal stosunki z Bremeną, Hamburgiem i Lubeką, które zawiązały między sobą osobny związek Związek ten należy uważać dziś za przeżytek historyczny, pozbawion. wszelkiej dawniejszej siły i dawnego znaczenia.

KS. DR. TADEUSZ POMIAN-KRUSZYŃSKI

GDAŃSK I ZACHOWANIE SIĘ GDAŃSZCZAN WOBEC PRUS W OŚWIETLENIU PAMIĘTNIKÓW JOANNY SCHOPENHAUER

Rodzina autorki

Na kilka godzin przed zajęciem Gdańska przez Prusaków w r. 1793, opuścił Floris Schopenhauer, mąż Joanny z Trosinerów, a ojciec sławnego filozofa Artura, zacięty republikanin i tem samem stronnik Polski, a wróg Prus, rodzinne swe miasto, nie mogąc pogodzić się ze zmianą porządku i przeniósł się do Hamburga. Nie znalazł tu jednak zadowolenia, błąkał się z rodziną po całej Europie, aż zginął w r. 1806 dobrowolną śmiercią. A szkoda! Gdyby był przeżył jeszcze kilka miesięcy, byłby doczekał się rozgromienia wrogich Prus przez Napoleona pod Jeną. Wdowa przeniosła się do Wejmaru, gromadząc w swym salonie kwiat niemieckiej inteligencji, z Goethem na czele. Syn Artur zerwał z matką stosunki, zarzucając, że serce swe oddała po śmierci ojca innemu mężczyźnie. Przez dwadzieścia i cztery lata żył niepogodzony, aż do jej nagłej śmierci w r. 1838. W roku następnym córka Adela ogłosiła pamiętniki matki, niedokończone wprawdzie, ale dla nas cenne, bo opisujące wygląd i życie Gdańska, jak i nastroje Gdańszczan wobec Prus w chwili pierwszego rozbioru. To „Jugendleben und Wanderbilder von Johanna Schopenhauer", wydano ostatni raz w Gdańsku w r. 1922. Mogą dzisiejsze Prusy fałszować historję Krzyżactwa i Gdańska, widzieć w tragedji nieszczęśliwego miasta brak zrozumienia dla zmienionych porządków, słowa jednak pamiętników Joanny Schopenhauer, jak i Daniela Chodowieckiego, który odwiedził rodzinne miasto niebawem po pierwszym rozbiorze Polski, żywo i dobitnie świadczą, że Gdańszczanie niegdyś rozumieli, że dobrobyt ich miasta jedynie jest zależny od rozwoju Polski, a Prus nienawidzili żywiołowo. Z tych pamiętników postaram się przytoczyć ciekawe zdania i ustępy. Styl niemiecki pa-

miętników jest bardzo wytworny, sposób oddawania myśli serdeczny i szczery, przywiązanie do rodzinnego miasta ogromne.

Oto czytamy początek:

„Na dalekiem wybrzeżu Bałtyku, w poważanem starożytnem, wtedy jeszcze wolnem mieście Gdańsku, ujrzałam 9 lipca roku 1766 po raz pierwszy światło dzienne. Przyszłam na świat w dniu przybycia poczty, które niegdyś zdarzało się tylko dwa razy w tygodniu, a nie jak dziś siedem, a stąd niektórzy twierdzili, że moje przybycie w tym dniu nie było bardzo wygodne dla mego ojca, gdyż przeszkodziło mu w jego sprawach; pomimo tego wzbudziło ono wielką radość, tem bardziej, że moim rodzicom było przynajmniej w części namiastką za stratę pierworodnego syna.

Chrystian Henryk Trosiner, mój ojciec, zaliczał się wprawdzie nie do najbogatszych, ale jednak do poważanych i zamożnych kupców wielkiego miasta handlowego. Sięgająca rozgałęzieniami do Rosji, wtedy silnie rozkwitnięta część jego spraw, która dziś zupełnie w zmartwiała nie dozwalała mu na żadne troski.

W jego wyglądzie było coś imponującego, jego ubiór urzędowy w Ratuszu, fałdzisty, szeroko bramowany aksamitem płaszcz z ciężkiego czarnego jedwabiu, wełnista ogromna biała peruka, która zwieszała się aż na plecy, nadawały wspaniały wygląd wysokiemu okazałemu mężczyźnie. Na owe czasy przedsiębrał on znaczne podróże, był w Warszawie, Petersburgu i Moskwie, przepędził parę lat we Francji, a zwłaszcza w Lyonie i przyswoił sobie nietylko język tych różnych krajów, ale i nabył pewnej duchowej i cielesnej zręczności, którą wyróżniał się też nazewnątrz. W czasie długiego pobytu we Francji przyzwyczaił się do galanterji względem kobiet, nie popadając jednak z tego powodu w śmieszność.

W kilku kreskach należy zaznaczyć wygląd mej matki Elżbiety, z rodu Lehmann. Mała ozdobna figurka z pięknemi rączkami i nóżkami, z oczami wielkiemi, jasno-niebieskiemi, z pięknemi jasnobrązowemi długiemi włosami, tak przedstawiała się nazewnątrz.

Piękny ubiór był jej radością, także mój ojciec chętnie widział w ozdobie swą małą żonę i korzystał z każdej sposobności, aby sprowadzać z Lyonu ubrania i kapelusze, a z Włoch kwiaty, które wtedy z kokonów jedwabnika wyrabiano łudząco podobne do natury.

Parę polonezów, parę markizów na fortepjanie, kilka piosenek, przy własnym akompanjamencie, czytanie i pisanie dla potrzeb domu,

oto było wszystko, czego jej nauczono. Ale spryt wrodzony, naturalny rozsądek, sposób pojmowania właściwy kobietom, były zadosyćuczynieniem za brak nabytych wiadomości.

A teraz! Adam! Poczciwy długoletni służący swego pana. Kasia! Ty wierna, troskliwa piastunko mego bezradnego dziecięctwa, ty, którą tak serdecznie kochałam, a jednak wraz z siostrami codzień nowe psoty dla twego utrapienia wymyślałam, dobre uczciwe dusze, niech mi tego za złe nie biorą, że na końcu opisu mej rodziny przeznaczam waszym skromnym osobom miejsce!

Kasia była moją pierwszą nauczycielką; od niej nauczyłam się, jeszcze wcześniej, niż mego ojczystego języka, mówić po polsku; tak chciał mój ojciec w przeświadczeniu, że przez bardzo trudną wymowę tego języka, nauczenie się później każdego innego będzie ułatwione. Wynik potwierdził tę zasadę. Natomiast po polsku nie nauczyłam się czytać, gdyż Kasia sama czytać nie umiała. Wieczorem przy udaniu się na spoczynek, gdy jeszcze prawie nie umiałam mówić, brała mnie na ręce, a gdy byłam większa, stawiała mnie ze złożonemi rękami przed stołem i uczyła modlitwy: „Niech nad tem czuwa Bóg Ojciec, Bóg Syn, Bóg Duch św. Amen“! Kiedy zasypiałam, śpiewała Kasia czystym drżącym głosem: „Teraz śpią wszystkie lasy“, na zmianę „Teraz się dzień zakończył“. Ja uważnie słuchałam, aż dokąd mnie sen nie przemógł i ani spoczywające: „Zwierzęta, ludzie, miasta i pola“ z pierwszej, ani „Czarne nocne duchy“ z drugiej piosenki nie wywarły nigdy najmniejszego złego wpływu na moją fantazję.

Kasia była wdową średnich lat z okolicy Torunia, gdzie w owych czasach polska mowa była panująca wśród niższych stanów. Powierzanie młodem dziewczętom dzieci było wtedy rzeczą niesłychaną, a ważne stanowisko kobiety do dzieci wypełniały tylko doświadczone osoby, które potem, jak też nasza Kasia, zaliczane bywały do członków rodziny, której wiernie służyły.

Adam był wielostronnym genjuszem, jak Moliera Maître Jacques. Zazdrośnie wypełniał on w naszym domu stanowisko kamerdynera, parobka, lokaja, piwnicznego, jak nawet ochmistrza, z wielką zręcznością.

Wkońcu należy Pan Krzysztof Moser, jako prowadzący księgi mego ojca i codzienny towarzysz stołu, również do mych najdawniejszych wspomnień i zasługuje ze względu na trud, który zadawał sobie, aby mnie wyuczyć szlachetnej sztuki pisania, żebym jego pamięć wydarła zapomnieniu.

Pan Moser był malutkim człowiekiem, z długim, czerwonym spiczastym nosem, obok którego błyszczała para czarnych oczek z pod pięknie ufryzowanej peruki, do której był przytwierdzony wielki majestatyczny harbajtel, który mu pokrywał prawie połowę pleców.

Tę niezwykłą ozdobę harbajtla zawdzięczał on najdelikatniejszej, najczystszej i najwierniejszej miłości, gdyż już od niepamiętnych czasów był Pan Moser narzeczonym sławnej wytwórczyni harbajtli miasta Gdańska, panny Nesselmann, z którą bez szkody dla sławy obydwojga i dla ich cnoty, zamieszkiwał w jednym domu.

„Mała rodzina za wiele kosztuje" odpowiadał rozgniewany, rzucał głową i odwracał się plecami od natrętnego, który ośmielił się zapytać, czy czas wesela jest już ustalony.

Najpiękniejszą ze wszystkich jego historyj, w których kochało się moje małe republikańskie serduszko, było opisanie starego zwyczaju, który wtedy jeszcze powtarzał się corocznie w Norymberdze. W przeznaczonym na to dniu zatrzymywał się rycerz, od stóp do głów zakuty w zbroję, przed bramą i domagał się, by go wpuszczono do miasta; Norymberczycy zapytywali, w czyjem imieniu żąda przepuszczenia.

„W imieniu Jego Wysokości Króla Prus", odpowiadał rycerz i wymieniał rząd tytułów monarchy, które wyliczał też pan Moser z podziwienia godną swadą, na końcu przychodził też: Burgrabia z Norymbergi!

„Na nic!" wołali dzielni Norymberczycy, zatrzaskiwali przed jego nosem bramę, a rycerz odjeżdżał tam, skąd przybył, aby powrócić następnego roku.

Zdawało mi się rzeczywiście, jakby to było czemś niezmiernie wielkiem!

Wszystkie te dary duchowe zepchnięte były w cień przez niezwykłą wspaniałość, z którą pan Moser w pogodne słoneczne dni świąteczne okazywał się zdumionemu światu! Pod ramieniem mały trójrogaty kapelusik, zwany wtedy chapeaubas, też dzieło mistrzowskie jego zdolnej oblubienicy, następnie wspaniały postillon d'amour, bardzo szeroką czarną wstęgę, wychodzącą z jego harbajtla, która wdzięcznie poruszając się koło ust, gubiła się na piersiach w szerokim żabocie.

Następnie trawiastozielone ubranie, wszędzie wyszywane złotem obok guzików! Na wielkie święta Wielkanocy i Zielonych Świątek, ubranie występowało nawet szkarłatne. Wtedy żadne śmiertelne oko nie mogło znieść tego blasku. Do tego jeszcze klejnoty: długi zwieszający się łańcuszek do zegarka, pierścień na małym palcu, wielki jak ośmio-

groszówka, złożony z niezliczonych rozetek i kamieni, następnie wyłożone kamieniami, błyszczące klamry trzewików, pokrywające całe stopy. Już wtedy całe wielkie miasto Gdańsk nie mogło okazać drugiej takiej figury; dziś zapewne napróżno szukanoby jej po całym świecie.

W takie dni nie rozmawiał pan Moser z moją matką o tajnikach europejskich gabinetów, ale stał, jak świeca, przynajmniej przez pół godziny na piekącem słońcu na szerokich schodach przed naszym domem, pozwalał przenikać promieniom słońca w pierścień i klamry i wykrzykiwał z głośnem tanecznem szurganiem nóg: ,,Uniżony sługa!", gdy na ulicy ukazał się jakiś wybitniejszy człowiek.

Napewno w takie uroczyste dni nie było na świecie szczęśliwszego stworzenia na ziemi nad pana Mosera, jeżeli niem nie była jego narzeczona. Co mogło jej miłujący umysł więcej przyjmować nad to, że jej oblubieniec w takiej okazałości ozdób, wykonanej jej rękami, ukazywał się na ulicach! Niestety na świecie nie udaje się żadne trwałe szczęście! W kilka lat potem zaczęły warkoczyki wypierać h a r b a j t l e, a peruki z warkoczami przeważyły. Wrażliwe serce panny Nesselmann nie zniosło tego bólu: zmarła!

Nie do uwierzenia jest, ale jednak prawdziwe, że nie przeszedł rok, kiedy mały niewdzięcznik ożenił się z jej następczynią tego upadającego już przedsiębiorstwa.

Moja dobra matka czyniła mu poważne wymówki. ,,Ach!" westchnął, uśmiechając się pan Moser, ,,nazywa się właśnie tak, jak zmarła panna, Adelgunda!"

G d a ń s k i e d o m y

,,Piętno dawnego wielkiego dobrobytu i wypływające stąd szczere zamiłowanie okazałości jest w mem mieście tak zakorzenione i do tego stopnia w całej swej istocie rozrosłe, że byłoby niemożliwem zmienić je, bez zburzenia i postawienia nowego Gdańska na miejscu starego.

Jak we wszystkich miastach hanzeatyckich, stoją też w niem wszystkie domy zwrócone stroną szczytnicową do ulicy i nietylko wydają się, ale są w stosunku do swej szerokości niesłychanie wysokie, a muszą być takiemi, aby dać swym mieszkańcom konieczną przestrzeń i powietrze, którego za mało użycza im miejsce ścieśnione przez wały obronne.

Z tychże również powodów wgrzebywali się nasi przodkowie głęboko w ziemię; obszerne piwnice, często o dwóch piętrach pod sobą, ciągną się pod domami, których sklepienie podnosi się na kilka stóp nad ziemię,

tworząc rodzaj suteren, urządzane nieraz jako dosyć wygodne mieszkanie, niezbyt wilgotne i niezbyt ciemne, do którego schodzi się po schodach z ulicy, poszukiwane przez szczotkarzy, koszykarzy, a zwłaszcza przez sprzedawców owoców, jarzyn i nabiału.

W tem leży zapewne pomysł utworzenia całkiem oryginalnej budowli, którą moje rodzinne miasto tak odróżnia się od innych podobnych starych miast. Główne ulice w Gdańsku są znacznie szersze niż gdzie indziej przez obszar pomiędzy dwoma szeregami domów mogłyby przejechać koło siebie dwa, a nawet trzy wozy, a po obydwóch stronach pozostałoby jeszcze miejsce na chodniki, wyłożone płytami. Pomimo tego przestrzeń dla wozów i pieszych jest tak szczupła, że nawet zręczny woźnica niezawsze może ustrzec się, by nie wpaść w kolizję z kolegą. Piesi mają wiele kłopotu, by zachować w całości swe członki.

Przyczyną są tego przedproża domów (Beischlag), których jednak to, co pod tą nazwą jest znane w Hamburgu i Lubece, nie tworzy nawet cienia. Ale z czemże mam je porównać, aby tylko dać do pewnego stopnia poglądową myśl o tych dziwnych propylejach, przez które starożytne północne miasto zyskuje prawie południowy wygląd i na których w mej wczesnej młodości przepędzano znaczną część domowego życia, z dziś trudną do wiary otwartością, jakby na otwartej ulicy.

Balkonami przedproża nie są, raczej mogę je nazwać obszernemi, dosyć szerokiemi terasami, które, wyłożone wielkiemi płytami kamiennemi, ciągną się wzdłuż frontu domu, do których prowadzą szerokie wygodne schody, od strony ulicy opatrzone poręczami.

Pomiędzy przylegającemi do siebie przedprożami sąsiadujących ze sobą domów tworzą granice murki wysokie na cztery do pięciu metrów; blaszane rynny na nich umieszczone odprowadzają wodę z dachów, zakańczane ogromnemi paszczami, nieraz prawdziwie artystycznie w kamieniu rzeźbionemi, wielorybów albo delfinów.

Domów o więcej niż trzech oknach na froncie było za mej młodośc, w Gdańsku tylko niewiele, a i teraz zapewne należą one do wyjątków, jeszcze częstsze są te, które mają tylko dwa okna, a jak pusto, jak smutnie musiałyby wyglądać te na pięć pięter wysokie domy, bez przedproży, łączących je jakby w jednym przedsionku.

Niezależny od zamiłowania do rokoka prąd coraz silniejszy upiększenia, a właściwie modernizowania, grozi im od pewnego czasu zagładą. Znikły już stare wspaniałe drzewa kasztanowe z przed domów, których rozłożyste gałęzie użyczały chłodu i cienia, pod któremi zmęczony pracą mieszczanin wśród rodziny, albo z sąsiadami używał odpoczynku w rozmowie.

Tym, których obowiązki zatrzymywały przez cały tydzień w mieście, corocznie rozkwitające pączki pięknych drzew przynosiły wiadomość o nadchodzącej zzewnątrz wiośnie z zaproszeniem, aby w najbliższą niedzielę szukali jej za bramami miejskiemi, gdzie oczekiwała ich z całą wspaniałością i przepychem.

A jakiego miejsca do zabaw użyczały w mej młodości przedproża dla zabawy dziecięcej! zaraz pod okiem szyjącej, czy robiącej szydełkiem matki, która nieraz nie gardziła spędzaniem wśród nich pogodnego wieczoru. Przy pomyślnej pogodzie przepędzaliśmy na zabawach cały nasz wolny czas w tym azylu, który miał jeszcze ten nieoceniony przymiot, że mniej byliśmy tam napominani za naszą hałaśliwość, gdyż nie byliśmy tu tak uciążliwi, jak w samym domu.

Wiele domów, których szczytnice są ozdobione posągami i innemi architektonicznemi upiększeniami rzeźbiarskiemi, ukazują dziś świadectwo zamiłowania sztuki u naszych przodków, którzy z niemałym nakładem zamawiali je u dobrych artystów we Włoszech i sprowadzali do Gdańska. Inne szczytnice, pochodzące z dawniejszych czasów, stoją jeszcze w swej prawie czasów krzyżackich sięgającej starożytności, ale te chylą się ku upadkowi i ich liczba coraz jest mniejsza.

Najpiękniejszy i najciekawszy z nich, który niegdyś należał do mego wuja Lehmanna i był zamieszkiwany przez niego, jak słyszę, przed kilku latami został zakupiony na skutek najwyższego rozkazu, starannie rozebrany i przeniesiony na wyspę Pawią obok Potsdamu. Jest to chwalebne zarządzenie, ale obawiam się, że tam ani w części nie będzie tak dobrze wyglądał, jak wśród swego odpowiedniego otoczenia przy ulicy Ław Chlebowych“....

Uczynię tu uwagę, że Gdańsk rozbudował się wspaniale dzięki bogactwu, osiągniętemu ze związków z Polską. Przed domami, wąskiemi a wysokiemi, zwłaszcza ozdabianemi na szczytnicach i odrzwiach, stawiano, niespotykane w innych stronach, ale tylko za przykładem tutejszym, częściowo w Elblągu i Malborgu, przedproża, zwane Beischlag, czyli terasy odgrodzone od ulicy pięknemi zagrodami z rzeźb kamiennych, czy z artystycznych żelaznych krat. Dziś przedproża zachowały się jedynie przy mniej ruchliwych ulicach, Św. Ducha, Jopejskiej i Panieńskiej, jak i przy obszerniejszym Długim Targu. Na rysunkach Daniela Chodowieckiego, właśnie z czasów młodości Joanny Schopenhauer, jak i na rycinach z połowy XVIII wieku J. K. Schultza, widzimy je też na innych ulicach. W pomysłach i stylach panowała tu niesłychana rozmaitość, pełna wdzięku. Autorka wspomina o zwyczaju zama-

wiania we Włoszech rzeźb architektonicznych. Otóż opiera się to na podaniu, że burmistrz Jan Speymann von der Speye, który jeździł z okrętami, napełnionemi zbożem do Włoch, wtedy, gdy tam panował głód i otrzymał nawet od papieża godność rycerza Złotej Ostrogi, miał zamówić we Włoszech rzeźby dla swego domu przy Długim Targu. Opowiadają nawet, że te, któremi miała być ozdobiona fasada główna, zatonęły, więc je zastąpiono temi, które miały być dane na odwrotną fasadę. W rzeczywistości okazało się, że twórcą rzeźb tych był Jan Voigt w r. 1618, a italjanizujący styl i podróże Speymanna do Włoch, dały osnowę do tego podania. Od późniejszych właścicieli dom przyjął nazwę Steffensów. Zachowało się tu jeszcze stare przedproże, podobnie jak i przy rodzinnym domu Joanny Schopenhauer. Wiele domów uległo zniszczeniu za oblężeń miasta za Stanisława Leszczyńskiego i za wojen napoleońskich.

Otoczenie domu Joanny Schopenhauer

„Że kraj, że miasto, w którem urodziliśmy się i wychowali, na wykształcenie się naszego umysłu, jak wogóle na rozwój całego naszego jestestwa wywołują potężny wpływ, jest prawie niezachwianą prawdą. U mnie zaszedł jeszcze nadto prawie trudny do uwierzenia wypadek, że kierunek, który przybrało moje życie, stał się zależny od niepozornej okoliczności, że dom moich rodziców stał w tem, a nie w innem miejscu. O kilka domów wyżej, albo niżej, nawet przy tej samej ulicy, a zapewne wszystko poszłoby inaczej, a ja sama stałabym się inną.

Po stronie południowej ulicy Św. Ducha leży dom, w którym urodziłam się, niedaleko bramy, wiodącej do Długiego Mostu, nad którą wtedy znajdowało się pomieszczenie, w którem miejscowe Towarzystwo Przyrodników odbywało swe zebrania i przechowywało swe zbiory.

Długi Most nie jest wcale mostem, ale drewnianem nadbrzeżem, od strony ziemi pokrytem wzdłuż domów budami, w których wystawiano na sprzedaż owoce, kwiaty i wszystko, co może uradować serce dziecięce. Pomiędzy tem nadbrzeżem i leżącą naprzeciw Wyspą Śpichrzową płynie tutaj dosyć szeroka, ożywiona okrętami i łodziami Motława, cicho i spokojnie do pobliskiej Wisły i razem z nią do morza.

Dom moich rodziców należał do najzwyklejszych w Gdańsku, mających trzy okna na szerokość, którego nie można nazwać ani pięknym, ani brzydkim, ani wielkim, ani małym. Wewnętrzne urządzenie nie różniło się też od innych i było wygodne dla rodziny.

Żadna gwiaździsta lira nie ukazała się na dachu przed mojem urodzeniem; jedynem odznaczeniem, którem się mógł i jeszcze może

szczycić, polega na tem, że zamiast bóstw, aniołów, waz, orłów, koni i innych zwierzaków, które z wysokości naszych domów patrzą na ulicę, na czubku szczytnicy leży na brzuchu wielki metalowy żółw i łapami pozłoconemi wyciągnionemi na cztery strony świata, jak i głową wyraźnie kiwa, kiedy wiatr silniej wieje. Ta nudna kreatura może zapewne trudzi się tak sto lat zgórą, nie będąc zbytnio zauważaną, ale bystrości pana Mosera ona nie uszła, zwrócił mi na nią uwagę i my dwoje byliśmy jedynymi w domu, którzyśmy dostatecznie ocenili to podziwienia godne dzieło.

Po lewej stronie przylegał do naszego domu kościół anglikański, a po prawej dom gościnny, ale proszę, żeby nikt przytem nie przywodził na myśl przysłowia, wedle którego djabeł obok każdego kościoła buduje sobie zaraz kapliczkę, gdyż ten angielski kościół nie jest czem innem, jak małą miłą domową kapliczką, którą kościołem nazywają tylko z grzeczności. Nad starym, ogorzałym domem gildji okrętowej, który jest przynajmniej cztery razy większy od kościoła, który był podobny do zaklętego zamku, djabeł nie mógł mieć też wpływu, gdyż jego mieszkańcy byli bardzo dzielnymi i uczciwymi ludźmi.

Już nazwa wskazuje, że dom gildji okrętowej był własnością, w owych czasach bardzo znacznej i poważanej gildji gdańskich żeglarzy. Tam schodzili się w przeznaczonych na to pomieszczeniach, aby naradzić się o potrzebach korporacji, a także aby na wspólny wydatek i na wspólne dobro zabawić się przy stole. Barwne flagi obok białej z herbem Gdańska, wielkiej jak żagiel, powiewały wtedy z przedproża i oznajmiały sąsiadom uroczystość dnia.

Pozostałe izby obszernego domu zajmował zajazd, służący jako miejsce pracy dla najzdolniejszego kucharza nietylko w Gdańsku, ale cieszącego się sławą pozaeuropejską. Jego malutkie ogórki w galarecie rozchodziły się na cały świat pod flagą jego opiekunów, a jego olbrzymie baby wysyłano nawet w wielkich ilościach do Ameryki.

Kochany panie sąsiedzie Bergmanie, niech ci ziemia lekką będzie; z wdzięcznością pamiętam o tobie, gdyż w spiekocie twej kuchni, pośród najważniejszych zajęć około przyrządzenia stołu weselnego, myślałeś też o twej małej sąsiadce! Szklaneczką słodkiej galaretki, talerzykiem doskonałych ciastek, które przesyłałeś mi przez służącego Adama rozweselałeś przy takich sposobnościach mój dziecięcy umysł.

Teraz zwróćmy się na lewą stronę domu moich rodziców.

Na skutek kontraktu, zawartego w dawnych czasach, przysługiwały kupcom angielskim, którzy w dawnych czasach w Gdańsku osiedli, prawa właściwe tylko miejscowym, a z biegiem czasu tak się tu przyzwyczaili, że nikt ich nie uważał za obcych. Na giełdzie stawiano ich

domy narówni z pierwszemi miasta, we zwyczajach różnili się mało od innych mieszkańców. Dom na lewo od mego rodzicielskiego był własnością angielskiej kolonji. Poświęcono najpiękniejszą jego część, bel-étage i leżące nad niem piętro zniesiono i utworzono dosyć obszerną kaplicę, której nie brakowało ani organów ani kazalnicy, ani katedry, na której wedle angielskiego zwyczaju czytał Clerk czyli zakrystjan poranną modlitwę. Pozostałą część domu zamieszkiwał duchowny.

Na zaproszenie angielskiej kolonji przybył do Gdańska dr. Ryszard Jameson, prawie równocześnie ze ślubem moich rodziców. Promowany w Edynburgu na doktora teologji, przyniósł ze sobą znacznie większy skarb nauki, niż tego wymagało jego stanowisko. Wygląd jego zewnętrzny wyrażał dobroć, regularne rysy jego niepięknego, ale przyjemnego oblicza nie zaprzeczały ojczyzny: jasne niebieskie oczy, jasne brwi i rzęsy pozwalały rozpoznać Szkota.

Kiedy Kasia w jasny dzień niedzielny wyniosła mnie po raz pierwszy na przedproże, aby pokazać nowego przybysza sąsiadowi, wziął on mnie przyjacielsko na ramiona i zdawało się, że wtedy węzeł, zawiązany z moją rodziną, jeszcze więcej się zacieśnił. Kiedy wyrosłam, Jameson został moim nauczycielem, moim przewodnikiem i doradcą i czuwał nad moją młodą duszą i nie opuścił mnie, ,,dopóki" nie przyszedł czas, w którym kto inny wziął zobowiązanie przy ołtarzu, wraz z moją ręką, opieki nademną.

Joanna Schopenhauer wspomina tu najpierw o ulicy Św. Ducha, przy której leżał jej rodzinny dom. Przez bramę tej nazwy co ulica, wychodziło się nad nadbrzeże nad Motławą, ludne i rojne. Wpływają tu nawet okręty średniej wielkości. Dom Towarzystwa Przyrodników, sąsiadujący z bramą, wspaniały i starożytny, posiadał prześliczne zakończenie wieżyczki, w rodzaju szczytu wieży strażniczej, widoczne na załączonem zdjęciu, pochodzącem jeszcze ze zbiorów architekta Pryllińskiego. W końcu XIX wieku usunięto je w barbarzyński sposób, zakładając małe obserwatorjum astronomiczne. Dalej widzimy ciekawą w swym rodzaju wychylającą się nad wodę, wieżę Żóraw, która służyła pierwotnie do podnoszenia na okręty wielkich ciężarów, a zwłaszcza do nasadzania masztów. Gdy w r. 1410 stary Żóraw uległ pożarowi, Krzyżacy chcieli zbudować własny, pragnąc z niego ciągnąć dochody. Spór z miastem zaognił się do tego stopnia, iż komtur Ulryk von Plauen w zdradziecki sposób zamordował burmistrza Rzeczkowa i dwóch radnych, zwabiwszy ich na zamek. Ostatecznie miasto zbudowało Żórawia, ale Krzyżacy wznieśli Łabędzia obok swego zamku. Zamek zburzyli Gdańszczanie w chwili powstania przeciw Zakonowi, z Łabędzia zachowała się tylko dolna część.

Dom rodzinny Joanny Schopenhauer, typowy gdański, zachował się dotąd w całości, nawet rok budowy na szczytnicy 1650 i ruszający łapkami i głową żółw. W jednej stronie jego wznosi się wielki dawny dom gildji okrętowej, z flandryjską szczytnią i pięknemi odrzwiami, z płaskorzeźbą okrętu i z okazałem przedprożem. Po przeciwnej stronie stoi dotąd angielska kaplica, przerobiona w stylu gotyckim. Cała ulica Św. Ducha, należąca do mniej ruchliwych, zachowała swój dawny piękny charakter.

Nauka francuskiego języka u pani Chodowieckiej

Joanna Schopenhauer opisuje dalej, że kiedy miała dopiero trzy lata, posyłano ją do prywatnej francuskiej szkółki pani Chodowieckiej:

„Sala szkolna, ze swemi ścianami wykładanemi starem pociemniałem drzewem dębowem, w której przeżywaliśmy takie wesołe godziny, i wielkie, z więcej niż ze setki szkiełek złożone okno, stoi jeszcze żywo w mej pamięci. W narożniku tego okna tronowała na wielkiem kreśle niezmiernie stara pani, o śnieżno-białych włosach, w nieco cudzoziemskim, bardzo czystym ale skromnym ubiorze.

Starość ocieniała jej wzrok coraz to gęstszą zasłoną, ale nie mogła zaćmić jej umysłu. Po niemiecku mówiła mało i niechętnie, była rodowitą Francuzką, a musiała, jako hugenotka, uchodzić ze względów religijnych ze swego pięknego kraju rodzinnego, ale tak ubranie, jak obyczaje i język zachowała francuski. Pomimo wieku i słabego wzroku nie oddawała kierownictwa szkółki swym również starym siostrom, ale przebywała chętnie wśród dzieci.

Mnie wybrała za swą ulubienicę, mogłam do niej przybiegać, gdy gwar dzikich chłopców był dla mnie za wielki. Potem brała mnie na łono i mówiła rozmaite łatwe francuskie słowa i wyrażenia, które ku jej wielkiej radości, jak wyuczona papuga powtarzałam, a wkońcu nauczyłam się rozumieć.

Nazwisko tej pani nie zaginie w dziejach naszej sztuki współczesnej, gdyż była ona matka nieprześcignionego dotąd w swym fachu Chodowieckiego.

W czasie odwiedzin swej matki w Gdańsku kazał się on zaprowadzić do naszej szkółki, ciekawie przypatrywałam się, jak ten obcy człowiek przesuwał tu i tam stolik, aż ustawił na dobrem miejscu. Jego obie siostry, nasze nauczycielki, przechodziły tymczasem przyjaźnie pomiędzy nasze-

mi rzędami, przyrzekały toruńskie pierniki, rodzynki i migdały w wielkiej obfitości, abyśmy tylko krótką chwilę pozostali tak, jak siedzieliśmy i stali.

Obcy pan usiadł tymczasem przy swym stoliku, wyjął ołówki i inne przybory, rozejrzał się uważnie, coś zapisał, jak mi się zdawało, znów, zapisał i dłużej mnie nie zatrzymywał. Zapomniałam o rodzynkach migdałach i piernikach i pocichu jak kot przecisnęłam się pomiędzy stołami i krzesłami aż do niego i popatrzyłam tak błagalnie w oblicze, że nie mógł mnie odpędzić, ale przyjacielsko skinął zapraszając, abym przy nim pozostała.

Teraz ujrzałam na małej kartce całą moją salę szkolną; nie wyobrażałam sobie, by to było możliwe! Zaparło mi dech, nie myślałam i nie pojmowałam niczego, jak tylko, aby móc tworzyć to samo. Od tej chwili myślałam tylko o rysowaniu i malowaniu. Kto mi chciał uczynić przyjemność, musiał mi sprawiać papier i ołówki, a pudełko norymberskich farb wzniosło mnie na najwyższy szczyt zachwytu.

Kiedy artysta skończył, ustawił mnie i rysował, nie mogłam zobaczyć co czyni, aż podał mi papier, żebym go zaniosła mamie wraz z pozdrowieniem. Cała moja osoba była tu oddana w małych wymiarach. Niewiele brakowało, żebym się rozpłakała z nadmiernej radości, ledwo mogłam się doczekać, aby mnie Agata odprowadziła do domu.

Polacy w Gdańsku i polskie zboże

Autorka nader barwnie opisuje bogactwo Gdańska przed rozbiorami i upadek po oderwaniu od Polski.

„Przed sześćdziesięciu do siedemdziesięciu latami mógł Gdańsk uchodzić za jedno ze środowisk kultury na północy; olbrzymiemi krokami zaczęła się od tego czasu kultura cofać i rozsypywać w proch z powodu zewnętrznych i wewnętrznych przewrotów. Jednak moje rodzinne miasto zachowało, niezależnie od odróżniających je budowli, jeszcze wiele ze swej dawnej oryginalności. Do tego należy zwłaszcza przywóz zboża na polskich statkach, co zawsze jeszcze przedstawia niezwykłe widowisko, choć już nie w tym stopniu, co niegdyś".

Opisuje dalej autorka piękno nagle nadchodzącej wiosny. „Wtedy wzbierają też w Polsce wody, a nawet Wisła nieraz za płytka dla płaskich polskich statków podnosi stan wody i pozwala na swych barkach wieźć złote dary Cerery do mego rodzinnego miasta, które z całą słusznością zwano niegdyś śpichrzem Europy. Małe statki morskie stojące na kotwicy przy Długim Moście na Motławie, wszystkie one tłoczą się do niezwykłej floty, która teraz pokrywa Motławę i tworzy bardzo ciekawy widok.

Słabo sklecone statki nie są właściwie okrętami, wyglądają tak niezgrabnie i krucho, że trudno pojąć, w jaki sposób mogły przebyć tak wielką drogę bez zatonięcia, to też potem je rozbijają i sprzedają jako drzewo, a załoga przez moczary, puszcze i bezdrożne, odwieczne, lasy wraca do domu. Najpodobniejsze są te statki do niewielkich galarów, ale są węższe, zwężone po obydwóch końcach, jak łodzie nieco spiczasto, a na krawędziach opatrzone dosyć niską zagrodą. Budka na końcu tworzy kajutę dla nadzorcy. Bez masztu i żagla kieruje się niemi za pomocą dosyć niezgrabnych sterów i przez więcej niż sto silnych rąk gęsto obok siebie siedzących na swych ławkach Szymków, wiosłujących w takt, jedzie się wdół rzeki. Całą pozostałą przestrzeń zajmuje pszenica albo żyto, nagromadzone tak wysoko jak tylko można, bez żadnego zabezpieczenia przed wiatrem i deszczem.

W szczególnie urodzajne i obfitujące w wodę lata, gdy przed pierwszym podziałem Polski kupiectwo zbożem było jakby monopolem mego rodzinnego miasta, widywało się często dosyć szeroką rzekę pokrytą w całości statkami z trudem się posuwającemi. Gdyby było można obcego człowieka, na ten widok zupełnie nieprzygotowanego, postawić nagle na Długim Moście, to ten musiałby przypuścić, że znajduje się gdzieś na nowo odkrytych wyspach, tak niezwykle wyglądała ta flotyla.

Następnie opisuje autorka dobroć flisaków, zwanych ogólnie w Gdańsku Szymkami, ich posiłki przy wspólnych kotłach przy ogniskach rozkładanych na wybrzeżach, roznoszenie przez nich na sprzedaż garnków i cebuli, które nawiązane na powrósła pokrywały w całości ich osoby, a dalej: „W przezroczystej mgle pięknej północnej nocy letniej przedstawiają widziane zdala, liczne małe ogniska prawdziwie romantyczny widok. Słychać stamtąd czarodziejsko brzmiące tony, co do których trudno zgadnąć, z jakiego pochodzą instrumentu. Z urodzenia są Szymkowie mistrzami w rodzaju Paganiniego, kiedy weźmie się pod uwagę, jakie trudności napotkałby ten wielki człowiek, aby na takim instrumencie o jednej strunie, tak zaczarowane wydawać tony. Instrument Paganiniego jest tymczasem prawdziwym instrumentem, a jego struna jest rzeczywistą nadającą się do użytku struną, ale wydobyć coś podobnego do melodji na zwykłych skrzypkach żółtych, pomalowanych w kwiaty, które na Długim Moście sprzedają po kilka groszy, to byłoby trudnem zadaniem dla tego wielkiego mistrza. Taki jednak sarmacki Orfeusz nie da się zmylić brakom takiego narzędzia, gra z uczuciem melodje posłyszane, albo wynalezione, w takcie prawdziwego poloneza, bo że o nutach nie może być mowy, samo się rozumie. Zwyczajnie udaje się mu swych słuchaczy poruszyć do zapalonych tonów, wziąwszy się parami za ręce,

wodzą najwytworniejszego narodowego poloneza, albo się zabawiają wesołemi skokami również narodowego mazurka".

Joanna Schopenhauer opisuje następnie kupców, przybywających do Gdańska z Rosji, bogatych i ubogich polskich żydów, a polskiego szlachcica tak przedstawia:

„Równie bogaty jak malowniczy narodowy ubiór polski, obecnie widuje się rzadko, albo wcale nie, w czasach zaś, o których mówię, spotykało się go na wszystkich ulicach. Z wyjątkiem golonej głowy, którą jednak w ośmdziesiątych latach miewali tylko jeszcze starsi panowie, niema chyba żadnego innego, któryby piękną postać mógł przedstawić więcej dodatnio, a zarazem przyzwoicie. Taki starosta! Wysoka czworoboczna czapka z aksamitu albo jedwabiu, nieco na bok przekrzywiona, ręka na bogatem ujęciu błyszczącej szabli, druga muskająca ozdobny wąsik, bogaty jedwabny żupan przepasany kilkakroć przetykanym złotym pasem, a na wierzchu kontusz podnoszący wzrost, z rękawami zwieszającemi się na plecach. Występował on tak dumnie, jakby Boża ziemia była za mała, by całować mogła jego buty z żółtego safianu".

Okrążenie Gdańska przez Prusaków

W niezmiernie żywych słowach opisuje autorka zagarnięcie polskiego Pomorza przez Prusy, które okrążyły Gdańsk znacznie ciaśniejszym pierścieniem, niż to było umówione w postanowieniach rozbiorowych. Dziecinne wspomnienia oddają bezbrzeżny tragizm nieszczęsnego miasta.

„Mój ojciec od wczesnego ranka był na ratuszu, dokąd go wezwano w niebywałej godzinie. Pan Moser, zamiast jak zwykle siedzieć w pracowni, jak przybity za stołem, gonił niespokojny po pokoju, raz po raz uderzał palcami o palce i ciągle wzdychał: Tak, tak! W pokoju siedziała moja matka na kanapie zupełnie wyczerpana, z falującą piersią, rozpalonemi wargami i łzami gniewu w oczach. Wsunęłam się trwożliwie do kąta, gdyż w tak silnem poruszeniu nigdy nie widziałam mej łagodnej matki.

O bardzo niezwykłej godzinie, gdyż poranne odwiedziny nie były wtedy zupełnie w zwyczaju, przyszedł przyjaciel naszego domu, mąż jednej z najbliższych przyjaciółek matki, który jej coś opowiadał, czego nie rozumiałam, od czego jednak z przerażenia stała się blada, jak trup, i nie mogła się utrzymać na nogach. Pan M... mówił jeszcze wiele, matka popadła w spór z nim, ona, która nigdy nie spierała się z nikim! Zdawało mi się, że powiedział coś niedobrego o moim ojcu, czego nie chciała przyznać, wkońcu z całą gwałtownością pokazała drzwi, nakazując, aby

oszczędzał ją w swych wizytach. Wyszedł, a ja pozostałam zdrętwiała ze zdziwienia na widok czegoś, dotąd nieprzeżywanego.

Teraz nadszedł też pastor angielski Jameson i wuj Lehmann, brat mojej matki, też kandydat teologji Kuschel, który dziś mnie prawie nie zauważył, chociaż zadawałam sobie wiele trudu by się uczynić widoczną. Wszyscy trzej skupili się koło mojej matki w nader żywej rozmowie, mnie zaś kazano udać się do Kasi, ja musiałam usłuchać, choć mnie dręczyła ciekawość. Chciałabym się była chętnie dowiedzieć, dlaczego moja matka tak się o to rozgniewała, że Pan M... twierdził, że mój ojciec nosi płaszcz na obydwóch ramionach, bo w jaki sposób miał go nosić.

Po drodze rzuciłam spojrzenie przez okno. Także na ulicy niezwykle żywo ruszano się. Żeglarze i marynarze napływali do domu gildji okrętowej, na przedprożach wystawiali głowy sąsiedzi i sąsiadki w szlafrokach i pantoflach, wszędzie na wszystkich rogach stawali ludzie kupkami, spierali się, przeklinali, płakali, wyciągali ręce, tupali nogami, głośno narzekali.

Miałam wtedy zaledwie siedem lat, czterdzieści i sześć upłynęło od tego czasu, ale wrażenie, odebrane we wczesnem dziecięctwie, pozostaje niezatarte aż do najpóźniejszej starości, a ten poranek, w którym po raz pierwszy poczułam coś podobnego do troski, unosi się w całych swych drobiazgowych szczegółach jeszcze wyraźnie nademną, chociaż nie byłam w stanie pojąć całego nieszczęścia, które związane było z niem na całe szeregi lat.

„Siedźcie cicho, przygotujcie śniadanie dla lalek i ubierzcie je porządnie, ale zachowujcie się cicho, żeby was nikt nie słyszał", napominała nas Kasia, gdy mnie i moją siostrę Lottę w róg między oknem i szafą poprowadziła, gdzie mieliśmy miejsce do zabawy, które urządziłam jako pokój mieszkalny dla lalek.

„Kasiu! Kochana Kasiu!" prosiłam, „będziemy cicho jak myszy, ale tylko mi powiedz, co się stało? Ach, powiedz mi, bo ja tak się boję!"

„Tak naprawdę nieszczęście i to wielkie", odpowiedziała Kasia, „ale wy dzieci tego nie rozumiecie. Prusak przyszedł w nocy, — dlatego będziecie grzeczne", dodała i odeszła.

Gdyby powiedziała: lew, tygrys, niedźwiedź, mogłabym powiązać z tem jakąś myśl, ale Prusak! Nie pojmowałam zupełnie, co ona przez to rozumie, a właśnie to niezrozumiałe pomnażało moją trwogę.

Tego poranku ogarnęło nieszczęście, jak wampir, moje miasto, przeznaczone na zagubę i wysysało je przez całe lata, aż do całkowitego wyczerpania szpiku życia!

Podział Polski, postanowiony przez trzy sprzymierzone mocarstwa w r. 1772, który królestwu temu przynajmniej jedną czwartą objętości zrabował, przyszedł bardzo prędko do skutku i chociaż wolne miasto Gdańsk tylko warunkowo pozostało pod opieką polską, utraciło bardzo ważną część swego obszaru. Okrutna ironja losu ocaliła je samo tylko od gwałtu zrabowania, jakiemu uległa, jego najbliższa okolica. Również na urągowisko pozostawiono wolnemu, niegdyś tak potężnem hanzeatyckiemu miastu, dawne republikańskie urządzenie, a natomiast odcięto źródło dobrobytu, to też stopniowo pogrążało się ono i na krótki tylko czas mogło utrzymać się pozorne życie, które z każdym dniem zbliżało się do ostatecznego rozwiązania.

Port wraz z przyległą okolicą obsadzili Prusacy, a zupełnie zbyteczną twierdzę Wisłoujście pozostawiono przy mieście, niecałe pół godziny od zewnętrznej bramy, na końcu wówczas zasadzonej czterorzędowej alei lipowej, która teraz rozrosła się, jako jedna z najpiękniejszych, w nocy umieszczono pruskiego orła, a o kilka kroków dalej, na początku miejscowości Wrzeszcza, składającego się prawie w całości z domków zamożnych gdańskich mieszczan, stanął najokropniejszy z okropności, urząd celny, w którym przez niepojętą omyłkę króla, urzędował w całych Prusach znienawidzony, na sposób francuski zorganizowany urząd celny.

Przed inną bramą, bliżej jeszcze miasta, zaczynała się pruska granica w środku przedmieścia Siedlice. To przedmieście spalono za czasów ostatniego oblężenia (za Napoleona) na rozkaz pruskiego generała i zapewne nigdy nie podniesie się z popiołów; poznać z tego jego bliskość od miasta.

Przez wiele dni wisiała jakby ciężka burza w powietrzu; my dzieci nie słyszałyśmy przyjaznego słowa, wszyscy ludzie w domu przechodzili milczący około siebie. Tylko na niewiele godzin w dniu przychodził ojciec z Ratusza i to z tak zasępionem obliczem, że ja z siostrą Lottą uciekałam do moich lalek, kiedy go tylko z daleka ujrzałam. Gniew obywateli, potęgowany do rozpaczliwej wściekłości przez uczucie bezsilności, kiedy ustało pierwsze przerażenie, w zaciętej coraz większej nienawiści do Prusaków i wszystkiego, co było pruskie, niebawem przerodził się w silne postanowienie bronienia ostatnej nędznej złudy dawnej wolności, która jeszcze pozostała i do oddania wszystkiego, ciała i życia, mienia i dostatku.

Wielkie rany, które los nam zadawał, uczymy się wkońcu z rodzajem tępego poddania się znosić, ale nigdy nie przebolejemy owych tysiącznych codziennie powtarzających się ukłuć szpilką, które nas prześladują z ironją i nigdy nie pozwalają poddać się cierpliwie. Aż do najwyższej bezczelności codziennie bezwzględnie powtarzające się szykany, które

zadawała akcyza urządzona na francuski sposób, zwłaszcza we Wrzeszczu, potęgowały rozgoryczenie przeciw Prusom do szczytu, więcej jeszcze, niż inne środki, więcej niż całkowite niszczenie mieszczańskiego dobrobytu, które coraz więcej ciążyło nad nieszczęsnem miastem."

Znęcanie się pruskich celników nad Gdańskiem

Joanna Schopenhauer, skreśliwszy straszliwy stan miasta na skutek zajęcia Pomorza przez Prusy, podnosi zachowanie się celników pruskich, jako szczyt bezczelności w znęcaniu się nad ludźmi.

„Oburzający sposób obchodzenia się, na który narażeni byli mieszkańcy Gdańska, bez różnicy osób, skoro tylko chcieli przekroczyć granice tak ciasno im zakreślone, musi wydawać się w naszych daleko humanitarniejszych czasach czemś zgoła nie do wiary. Każdego pieszego akcyza zatrzymywała i musiał to uważać za wielkie ustępstwo, gdy dla przekonania się, że nie posiada niczego nadającego się do oclenia poprzestano na przeszukaniu kieszeni. Najemne pojazdy, jak i powozy przeszukiwano, podobnie jak zwykłe chłopskie wozy, z największą dokładnością. Kobiety i dzieci musiały nieraz na najsilniejszym deszczu wysiadać ze swych wozów i czekać cierpliwie wśród szyderczych śmiechów swych prześladowców pod gołem niebem, dopóki im się nie spodobało dokończyć powoli przeglądu nawet najtajniejszych zakątków w powozie. Potem zaczynała się rewizja osób.

Nawet w swych wiejskich domkach, tak w samym Wrzeszczu, jak i w dalej ku Oliwie położonych, mieszczanie gdańscy byli wystawieni na szykany tych obcych grzeszników i celników. Rewizje domowe za kontrabandą, którym nikt nie mógł się oprzeć pod groźbą ciężkiej kary, codziennie się zdarzały, a wąchacze kawy, tak nazwani od swego zaszczytnego urzędu, myszkowali w podwórzach, domach i kuchniach za zapachem świeżo palonej kawy, której nie wolno było sprzedawać w obrębie pruskich granic, jak tylko już paloną.

Przez to wszystko wzmagało się do szczytu rozgoryczenie tak na urządzony na francuski sposób zarząd, jak i przeciw wielkiemu królowi, który prawem mocniejszego zawiesił nad nami to nieszczęście. Niebawem po okupacji musiałam niestety być świadkiem tego, do jak strasznych wybuchów niepohamowanej wściekłości i okrucieństwa może być doprowadzony lud w rzeczywistości dobroduszny, a straszne wspomnienie tego prześladowało mnie jeszcze długo we śnie.

Bezczelne zawadjactwo, gdyż innego powodu do takiego śmiałego czynu znaleźć nie możnaby, pobudzało celników do przekradania się

od czasu do czasu do miasta i do umieszczania na ratuszu potajemnie rozporządzeń królewskich pruskich, które, skoro tylko spostrzeżono, na sam widok pruskiego orła, oburzony lud natychmiast zrywał.

Przez częstsze powodzenie zapewne ośmieleni, pozwolili się tacy dwaj nikczemnicy przyłapać na wykonywaniu takiego przedsięwzięcia i zostali natychmiast otoczeni przez rozwścieczony lud. Wyjąc jak fale morskie smagane burzą, napłynęli ludzie ze wszystkich stron, uzbrojone w kamienie uliczne i laski, podniosły się tysiączne pięści, wśród wściekłych przekleństw i wyzwisk odezwał się z tysiąca gardzieli wyrok śmierci na znienawidzonych. Tylko natychmiastowa ucieczka mogła ich ocalić. Lżejszy w nogach z obydwóch, zdołał, brocząc krwią z wielu ran, dostać się na odwach, gdzie go opuścili goniący. Jak ścigany przez sforę psów jeleń, pędził tymczasem jego towarzysz przez połowę miasta, przez ulice i uliczki w najwyższym wysiłku pod gradem kamieni, pędzony bez miłosierdzia, a tylko wzrastająca z każdym krokiem liczba przeciwników, którzy wkońcu w wszystkich ulicach utworzyli stłoczoną masę, nie pozwalały go uchwycić.

Wyjącego i jęczącego w śmiertelnym strachu i z bólu, pokrytego krwią, z resztkami odzienia powiewającemi w strzępkach, ujrzałam go pędzącego koło naszego domu, zaraz przed pędzącym ludem. Upadł z wyczerpania, ale zaraz się podniósł, a w następnej ulicy uległ losowi, od którego nadarmo starał się uciec.

Nie mogę więcej odmalować strasznego widoku, niepomszczony i nieżałowany skończył nieszczęśliwie, w całem znaczeniu słowa, pod pięściami i szyderczemi śmiechami tłumu głęboko oburzonego i obrażonego. Tłum chciał i musiał mieć swą ofiarę, a każde usiłowanie, aby mu ją wydrzeć, byłoby teraz nadaremne, a w skutkach swych zgubne.

Miłe domki ogrodowe we Wrzeszczu, Strzyżu, Oliwie, stały jakiś czas opustoszałe. Ich właściciele woleli początkowo raczej pozbawić się zwyczajnej rozrywki, niż narażać się na szykany celne. Ale bramy miejskie według ówczesnego zwyczaju w twierdzach zamykano już z zachodem słońca, bardzo wysokie wały i jeszcze wyższe pagórki, które za nimi wznosiły się, a które w płaskiej okolicy nazywano nawet górami, wzbraniają swobodnego przewiewu powietrza. Gdańsk leży w rodzaju kotliny otwierającej się ku morzu, tak głęboko, że od strony morza nie widzi się miasta, a wysokie jego wieże zdają się wyrastać wprost z wałów. W bardzo gorące dni letnie panuje w wąskich, otoczonych podniebnemi domami ulicach, przygniatająca duszność, w którą zamykać się dobrowolnie jest prawię nie do pojęcia, gdy się zważy, że zupełnie blisko, w jednej z najpiękniejszych okolic, przekwita daremnie posiadłość od dziadka i ojca odziedziczona. Moi krajanie tęskniący za świeżym wieczornym powie-

wem, zaczęli tedy namyślać się nad sposobami wyjścia, a kto usilnie szuka, ten znajdzie, jeżeli nie rzecz właściwą, to przynajmniej namiastkę za nią. Jeżeli doktor Faust zawarł nawet pakt ze złym duchem i pomimo tego zaniesiony został po śmierci przez aniołów do wiecznej szczęśliwości, jak to opowiada Goethe, to nie można tego brać za złe gdańszczanom, właścicielom ogrodów, że nawiązali rokowania z celnikami, niemniej od djabłów znienawidzonymi, co wydało ten skutek, że za znaczną roczną kwotę zostali zwolnieni od cła, na czas swej wiligiatury, przez co spadł im ciężki kamień z serca.

Kto teraz tylko mógł, wyjeżdżał na z dawna wyczekiwaną swobodę, a także moja matka chciała, jak to zwyczajnie czyniła, w najgorętszym czasie lata wyruszyć z dziećmi do małego miłego domku na przedmieściu Siedlice, gdyż na większe oddalenie się od miasta nie byłby ojciec pozwolił. Z radością wyjechaliśmy razem z nią, lecz niestety, jak wszystko znaleźliśmy zmienione!

Zaraz obok łąki porosłej drzewami przed domem, właściwem miejscu zapasów naszych zabaw, rozciągnęła się przed drogą w czarno-białe pasy pomalowana rogatka, której nikt miło nie oglądał, gdyż nasz dom był ostatnim pozostałym na obszarze Gdańska. Obok urządzono odwach, zaraz przy nienawidzonej akcyzie. Na łące odgrodzonej tylko niskim płotem od naszej, oglądaliśmy tuż przy nas ćwiczenia rekrutów, wśród wyzwisk, przekleństw i bicia, od rana do nocy, a przed odwachem przezwiska spadające z ust młokosów oficerów na starych żołnierzy. Czas ten przeszedł i nigdy nie powróci, ale wtedy system bicia był na porządku dziennym, tak chciał, dziś na szczęście wygnany, duch wojskowy pruski.

Krzykliwe „Abgelöst!" straży przywoływało co godzinę przykre wspomnienie, a wieczorem przyglądaliśmy się z głębokiem współczuciem na poniewieranie, które musieli cierpieć ze strony celników biedni Kaszubi, którzy na swych wózeczkach, zaprzężonych w woły, chcieli przewieźć na gdański targ drzewo i żywność.

„Co to za niezwykłe straszliwe bębnienie?" zapytała jednego poranka moja matka.

„Wielmożna Pani", odpowiedział ogrodnik, „to jest marsz pod trzcinami na polu za naszem ogrodem; niech Pan Bóg zmiłuje się nad biednym człowiekiem, on biegnie trzy razy na życie i śmierć. W najbliższy piątek idzie jego towarzysz, temu nie będzie lepiej, oni chcieli dezerterować."

Wieczorem tegoż dnia byliśmy już z powrotem przy ulicy św. Ducha, pod opieką żółwia strzegącego dachu i nie chcieliśmy nigdy powracać do naszego domku".

Zamieranie życia w Gdańsku po zajęciu Pomorza przez Prusy. — Posłowie obcych mocarstw

Joanna Schopenhauer opisuje dalej straszliwy stan miasta po pruskiej okupacji Pomorza, stopniowe zamieranie kupiectwa, przemysłu i wogóle życia.

„Powoli życie w Gdańsku weszło w dawne tory, z których ogólne nieszczęście na jakiś czas je wytrąciło. Wielka zamożność, do której mieszkańcy doszli z biegiem lat przez pilność, oszczędność i stosunki tak bardzo sprzyjające kupiectwu, nie dały jeszcze odczuć zmiany, ale jak chory na nieuleczalną chorobę z początku w szczęśliwej nieświadomości przybliża się do grobu, tak i oni szli, nie mając o tem pojęcia, ku powolnemu losowi ogólnego zubożenia. Skargi na złe czasy wprawdzie słyszało się z wszystkich stron, a stanowiły one główny przedmiot wszelkich towarzyskich rozmów, ale dla bogatych działanie ich nie było takie widoczne.

Jak wszystko, czego moja dziecięca głowa wyraźnie pojąć nie mogła, przestraszały mnie te skargi nieraz aż do płaczu, gdyż czem były właściwie złe czasy, nie wiedziałam w rzeczywistości i skłonna byłam do uważania ich za rodzaj choroby, jak ospa czy tyfus.

„Czy nie możemy wyjechać tam, gdzie niema wcale złych czasów?“ zapytałam trwożliwie cicho z mego kącika dla lalek, kiedy Pan Moser chciał przepędzić ulubiony kwadransik przy stole i przez swe ponure jeremiady poruszyć moją matkę aż do rzewnego nastroju; nie otrzymałam żadnej odpowiedzi, albo nakazano mi milczenie.

Mój ojciec przyjmował to na zewnątrz mniej tragicznie, gdyż skargi nie były jego zwyczajem, ale wewnątrz był zgorzkniały, a jego głębokie oburzenie na wołającą o pomstę do nieba niesprawiedliwość, którą miasto musiało cierpieć od rozpierającego się sąsiada, odbijało się w każdem jego słowie, we wszystkich jego czynach i postanowieniach. Jameson (pastor anglikański) w zupełności się z nim zgadzał, ale mój wuj dalej się jeszcze posuwał, jak wszyscy przybliżający się do późniejszego wieku, zwykł był wiele opowiadać o wychowaniu dzieci.

„Hamilkar nakazał swemu synowi Hannibalowi zaprzysiąc przy ołtarzu nieprzejednaną nienawiść ku Rzymianom — każdy gdański obywatel musi uważać sobie za obowiązek, iść za tym wielkim przykładem i nakazać swem dzieciom, bez różnicy płci, złożyć takie ślubowanie przeciw Prusakom”, krzyczał w swej gorliwości. Miałam nadzieję, że mój ojciec znajdzie zaraz sposobność do zaproponowanej przez wuja uroczystości; ślubowanie! Bardzo chciałam się dowiedzieć, co to znaczy.

Bez względu na małe, coraz więcej upadające znaczenie w politycznym i kupieckim świecie, pozostały Gdańskowi z nazwą i z cieniem tego, czem był jako wolne miasto, dawne zaszczyty zewnętrzne, któremi cieszyło się za dni swego teraz upadającego blasku. Zachowują też oficerowie swe rangi, skoro wyjdą z szeregów wojska, wraz z wszystkiemi honorowemi prawami, straże prezentują broń jak dawniej, a też po ich śmierci odzywa się wojenny grzmot strzałów nad ich grobem, zanim się on nie zamknie.

Tak posłowie obcych mocarstw, którzy tam przedtem rezydowali, pozostali w Gdańsku, żadnego z nich jego dwór nie odwołał, choć trudno było powiedzieć, na czem właściwie polegały sprawy, które czyniły koniecznym ich pobyt. Owi panowie przeważnie z dawna tu zamieszkali, dobrze się tu czuli, prowadzili, częściowo z żonami i dziećmi, dosyć wygodne życie, oglądani mile przez mieszkańców.

Zawsze jeszcze, jak przynajmniej przed dziesięcioma latami, krążył Pan de Pons, na swych wysokich czerwonych obcasach u trzewików, składając wizyty, jakby świeżo przybył z Wersalu, z „lever" swego króla. Na terytorjum Gdańska urodzona najmłodsza córka dzielnego Gaskończyka, była podnośnicą miasta i o ile żyje jeszcze, nazywa się Mademoiselle Dansik.

Konsul angielski, Sir Trevor Correy, przyczyniał się przez swój lśniący ekwipaż do blasku miasta, a bardzo znacznie do rozweselenia gawiedzi ulicznej przez czarnego jak smoła murzynka Faraona. Rezydenta, któryby dłużej i bardziej stale na swem stanowisku pozostawał, nigdy świat nie widział, gdyż pozostaje on dotąd od lat pięćdziesięciu niepochowany w wielkim kościele parafjalnym w Gdańsku, gdyż szlachetny baronet wzgardził za życia tutejszą ziemią, a zabobon żeglarzy nie pozwala odwieźć go do Anglji.

Duński i szwedzki konsul i holenderski rezydent, pozostali w swych, dostojeństwach i zaszczytach, ale rosyjski poseł wszystkich razem przewyższał rangą i blaskiem. Bez względu na współdziałanie w zniszczeniu Polski przy pierwszym rozbiorze tego skazanego na zagładę królestwa, zachowała cesarzowa Katarzyna jeszcze pozory, wspominając na dawne czasy, tak ten kraj, jak i nieszczęśliwego króla, którego sama osadziła na chwiejącym się tronie, jakby obojgu użyczała życzliwości. Też Gdańsk przynajmniej pozornie pozostający pod polską opieką, choć tak bezsilny okazał się w czasie nieszczęścia, otrzymywał nieraz dowody, że potężna samowładczyni wszystkich Rosjan, zatrzymuje w łasce ciężko doświadczane miasto. Tak zadomowiony od wielu lat rosyjski charge d'affaires, został nagle przeniesiony do Mohilewa, a jako minister rezydent na jego miejsce został przysłany znacznie dostojniejszy pan, ekscelencja

Generał P... był z urodzenia Niemcem, Austrjakiem jak sądzę, przybył w czasie, gdy zaczęłam występować jako dorosła panna, a przyjechał z rodziną i dosyć wielkiem otoczeniem i zamieszkał w pałacu, który rząd rosyjski do tego celu posiadał."

Blokada Gdańska przez Prusy

„Zdarzenie innego rodzaju, którego nikt sobie nie mógł wyjaśnić, sprowadziło niezwykle żywe, mogę powiedzieć wesołe życie do mego miasta. Wielki król nakazał nagle urządzić rodzaj stanu blokady, znaczny korpus armji zamknął je aż do ostatnich portów twierdzy, aby odciąć wszelki dowóz środków żywności.

Jakie powody wielkiego bohatera XVIII wieku nakłoniły do tego bezcelowego kroku, jest i pozostanie niepojęte, a już wszelki brak dział oblężniczych dowodził, jak mało mogła mieć powagi ta sprawa.

Mieszczaństwu nie uszło to uwagi, miało ono nadzieje we wdanie się cesarzowej Katarzyny, którą wedle dawnego zwyczaju czciło jako swe bóstwo opiekuńcze, a niewygasły republikański duch nigdy nie obudził się potężniej niż teraz. Dumni ze swobody wolnego miasta, które im pozostały i które tak chętnie brali za rzeczywistość, droczyli się w wyzywającej śmiałości ze śmiertelnie znienawidzonym, obecnie tak jak się zdawało bezsilnym nieprzyjacielem. Przy każdym pogodniejszym blasku słońca, wbrew dotychczasowemu zwyczajowi, wały ożywiały się wystrojonemi przechadzającemi się, przypatrującemi się dumnie na spoglądające na nich z dołu wojsko; nigdy w Gdańsku więcej nie tańczono, nigdy nie wydawano wspanialszych uczt, jak właśnie w tym czasie. Mieszczanie bez względu na to czy bogaci czy ubodzy, starali się przewyższać w dowodach swego patrjotycznego usposobienia.

Generał R.... komendant tej niezwykłej wyprawy, zakwaterował się w Oruni u ojca jednego z najpoważańszych gdańskich kupców, który w tej miłej wiosce, położonej blisko miasta w swym wiejskim domku, żył w cichem ustroniu. Ażeby okazać wdzięczność za przymusowe wprawdzie, ale jednak gościnne przyjęcie, kazał generał wystawić wolny przewóz furażu dla koni syna swego gospodarza, artykułu, którego zaczęło w mieście brakować.

„Dziękuje pruskiemu generałowi za jego dobrą wolę, moja stajnia jest teraz jeszcze na długo zaopatrzona, a gdy się zapas skończy, każę moje konie pozabijać", taka była krótka węzłowata odpowiedź, dana na te propozycje bez owijania w bawełnę.

Dowiedzieli się o niej niebawem współobywatele, tem więcej ją ceniąc, że zamiłowanie tego człowieka do swych prawdziwie pięknych

koni było przysłowiowe. Nikt stąd nie miał większej radości niż ja, choć mojego republikańskiego ziomka znałam tylko z widzenia. Jego zachowanie zdawało się być godne jednego z Rzymian, których jeszcze zawsze czciłam w cichem uwielbieniu. Jak byłam wtedy jeszcze oddalona od tego przypuszczenia, że do prawie nieznajomego człowieka, z którym nigdy nie zamieniłam słowa, będę wkrótce bardzo zbliżona.

Zresztą o głodzie wtedy się jeszcze nie myślało. Śpichlerze i piwnice były napełnione zapasami rozmaitego rodzaju, a od strony wody, której nieprzyjaciel nie mógł dostatecznie zamknąć, prawie codzień przywożono na targ ryby, dziczyznę, mięso, drób, tak że nawet nie dało się odczuć znaczniejszego podrożenia środków żywności.

Prawie codzień płatano jakiś wesoły kawał na koszt nieprzyjaciół usilnie i groźnie pilnujących naszych wałów. Wyraźnie pamiętam jeszcze, jak chłop przewiózł swą matkę poowijaną w płaszcze i poduszki do lekarza środkiem wojsk. Z jaką radością odsłonił — na targu dobrą matkę, zamienioną teraz w wielką upasioną świnię, można to sobie wyobrazić! Niewiele brakowało, a wynalazcę tego sprytnego figla byliby wsadzili z powrotem do własnego wózka i triumfalnie angielskim sposobem sam lud zaprzężony byłby go obwoził.

Bez śladu zniknęła wkońcu blokada, jak przyszła i wszystko powróciło, także i u nas, do starego".

Co do tańców zwyczajnych wtedy w Gdańsku wyraża się Joanna Schopenhauer: „Jak i teraz jeszcze, otwierał polonez w owych czasach bal. Ale jaka różnica pomiędzy owym wspaniałym szlachetnym, każdą dodatnią stronę pięknej postaci we wdzięcznem kroczeniu rozwijającym się tańcu, a obecnym niedbałym wygodnym posuwaniu się, które niesłusznie zaszczyca się jego nazwą! Wówczas polaną rzeczywiście tańczono we właściwem mu p a s, a nie chodzono tylko. Aby to zrozumieć, jak ja to chcę przedstawić, trzeba zobaczyć jak tańczą Polki, jak Polacy wykonują rozmaite zwroty, na miejscu pozostawionem za każdym razem tancerzowi".

Dalsze ciekawe dzieje Joanny Schopenhauer i urwanie się pamiętników.

Autorka opowiada dalej, jak wpadła w oko znacznie od siebie starszemu Henrykowi Florisowi Schopenhauerowi, zagorzałemu republikaninowi, o którym właśnie wiemy, że generałowi pruskiemu w czasie okupacji Gdańska, który pozwolił przewieźć furaż dla jego ulubionych koni, odpowiedział, że raczej każe pozabijać konie, niżby miał skorzystać z pruskiej łaski. Ślub odbył się bardzo prędko, a potem przyszedł na

świat pierworodny syn Artur, któremu ojciec nadał takie imię, aby je łatwo mogli wymawiać cudzoziemcy, w przyszłym jego kupieckim zawodzie.

Opisuje dalej autorka, jak opat Vogler, który jeździł po świecie z koncertami, grał własne utwory na sławnych organach w kościele w Oliwie. Ostatni kawałek oddawał sąd ostateczny. „W sposób wielki, majestatyczny okazał opat Vogler swoją potęgę w dziedzinie tonów, niestety obok mnie podniósł się spór między dwiema damami. Jedna utrzymywała, że słyszy straszliwe wycie potępionych, inna że radość zbawionych, a nie było to ani jedno, ani drugie".

Na wieść o śmierci prześladowcy Gdańska Fryderyka, powstała w Gdańsku ogromna radość:

„Stary Fryc nie żyje! W końcu! W końcu! przebiegła jednego dnia wieść przez Gdańsk i ludzie cieszyli się i krzyczeli prawie radośnie na wzajem sobie, o z dawna oczekiwanej nowinie, jak gdyby przez śmierć króla całe nieszczęście od nich odjęto, jak gdyby ciężki ucisk, pod którym przez tyle lat jęczeli, miał teraz zniknąć i wszystko miało iść inaczej, gdyż każda zmiana, jakaby ona była, użycza cierpiącemu wrażenie ulgi i bliskiego wybawienia".

O uczuciach niedawno poślubionego męża tak się wyraża: „Silniej niż kiedykolwiek po śmierci króla zakorzeniło się w jego umyśle postanowienie opuszczenia miasta z wszystkiemi jego dodatniemi stronami, skoroby tylko Gdańskowi przypadł los popadnięcia pod pruskie panowanie, a wynalezienia dla siebie i dla mnie innego miejsca. Czułam głęboko, jak ciężkiem wykonanie tego postanowienia będzie pod każdym względem dla niego, gdyby miało tak daleko zajść. Ostrożnie, ale poważnie starał się on przygotować mnie na to i płomiennym entuzjazmem, z którym zgodziłam się na jego zapatrywania, był tak zaskoczony, jak i rozradowany. Tam gdzie obawiał się, że będzie musiał zwalczać łzy, prośby, nawet gwałtowne sprzeciwy, znalazł żywe uznanie dla swych republikańskich uczuć, najdokładniejszą zgodę ze swemi uczuciami wolnościowemi".

Te republikańskie uczucia i prawdziwie polska duma, objawiły się w kąpielach niemieckich w Pyromoncie, gdzie chciano naszą autorkę przedstawić księżnie Brunszwickiej, z zastrzeżeniem, by przy powitaniu pocałowała ją w rękę:

„My niepodległe żadnemu księciu, wolno urodzone panie, miałybyśmy inną kobietę, która nie jest ani matką ani babką, całować rękę, albo nachylać się aż do ziemi, aby ująć kraj szaty? Znak poddańczej uniżoności, który oburzał mnie nawet u flisaków i u prostych kaszubskich wieśniaków! Myśl że możnaby coś podobnego przypuścić, pobudziła moją

republikańską krew do gwałtownego krążenia. Czerwona jak płomień z błyszczącemi oczami i głosem poruszonym gniewem wyjaśniłam, że co do mojej osoby, muszę się zrzec takiego zaszczytu, a moja hamburska przyjaciółka, zachęcona moim przykładem, zgodziła się ze mną. Pochwalone przez naszych mężów, którzy przy tem, mojem pierwszem i jedynem dyplomatycznem wystąpieniu zachowali się jako bierni świadkowie, przez naszych pozostałych hanzeatyckich przyjaciół podnoszone pod obłoki, wcale nie myśleliśmy o tem, ile tematu do żartów z naszej mieszczańskiej buty dałyśmy otoczeniu księżnej".

W dalszej części autorka, wśród wspomnień o ciekawszych wypadkach w jej rodzinie, opisuje jak car Piotr w przejeździe przez Gdańsk zatrzymał się na noc w dworze dzierżawionym przez Schopenhauerów i wybrał jako sypialnię dla siebie i żony niewielki pokój bez pieca. Stary Schopenhauer wpadł na ciekawy pomysł. Zabezpieczywszy pokój od ognia kazał w nim zapalić beczki z wódką: Wykrzykując z uciechy ujrzał car morze ognia falujące u jego stóp, gdy wszelkie możliwe środki przedsięwzięto, aby dalsze rozszerzenie się jego uniemożliwić. Skoro wypaliło się, udał się do paląco-gorącego, parą i wyziewami napełnionego małego pokoju, na spoczynek wraz ze swoją małżonką. Oboje wstali następnego rana bez migreny, co w naszych słabych nerwowo czasach trudno naśladować i opuścili gościnę, chwaląc sobie przyjęcie".

W bardzo niezwykły sposób zachował się tenże car w kościele Marjackim w Gdańsku.

„Ponieważ właśnie była niedziela, chciał uczestniczyć tu w nabożeństwie i został wprowadzony do loży radnych, rodzaju zamkniętego gabinetu, z wszystkich stron oszklonego. Tam siedział wielki cesarz, wzrok jego przesuwał się od podziwienia godnego sklepienia do olbrzymiego ludu, napełniającego szeroką przestrzeń, potem do organów, a stąd na kaznodzieję, którego mowy słuchał z wielką cierpliwością, chociaż zapewne nie rozumiał ani głoski. Dotąd szło wszystko dobrze, ale mu było zimno, gdyż z uszanowania dla miejsca zdjął przy wejściu do kościoła czapkę. Już zaczynał być niespokojnym, uczucie zimna coraz więcej go obejmowało, zastanawiał się co będzie z dwojga mniej niestosowane, nawdziać czapkę, czy opuścić kościół, oglądał się szukając pomocy i nagle objawił mu się doskonały sposób wyjścia. Jednym szybkim chwytem zdjął wielką perukę z głowy siedzącego za nim pierwszego burmistrza, nawdział ją na własną głowę i dalej w oknie loży, otoczony bujnemi ciepłemi kędziorami, brał udział aż do końca w nabożeństwie i nie zapomniał na końcu oddać perukę z podziękowaniem właścicielowi".

Przy końcu pamiętników wraca Joanna Schopenhauer do strasz-liwego położenia Gdańska:

„Coraz ciężej, coraz więcej niszczycielsko zaczął oddziaływać ucisk zewnętrzny z biegiem lat na dawny dobrobyt mego nieszczęśliwego rodzinnego miasta.

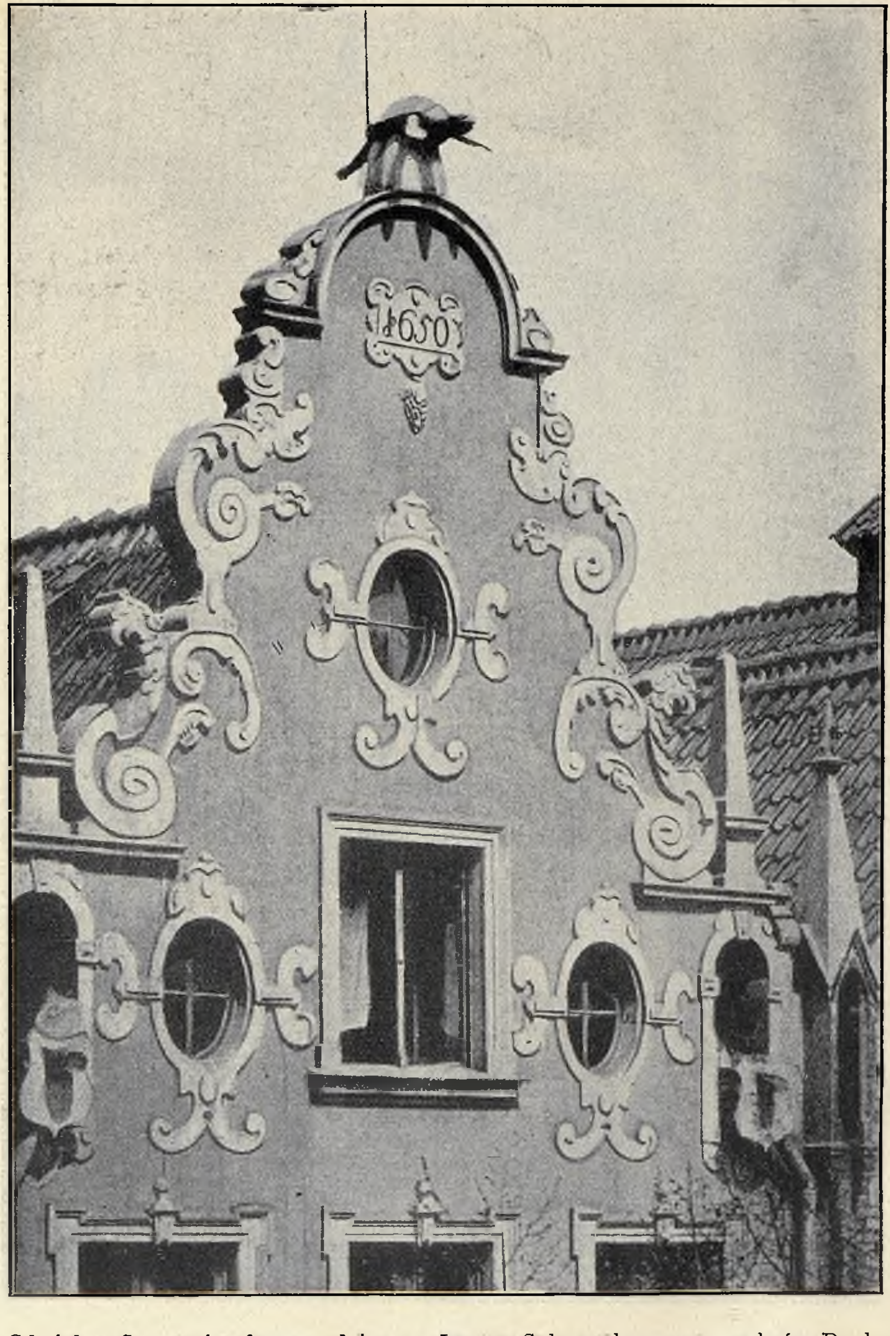
W starych bogatych rodzinach, w poszczególnych znaczniejszych domach kupieckich, które umiały zyskać znaczenie wielkiemi środkami i szerokim kredytem, w kupieckiem doświadczeniu, umiano otoczyć się pozorem życia, którem zasłaniano powierzchownie przed wzrokiem wewnętrzny rozkład. Jednak mały obywatel, kupiec sklepowy, rze-mieślnik, wszystko co należało do pracującego średniego stanu, to właści-we serce największych i najmniejszych miast, przez których życie tętni i dalej się rozwija, chyliło się stopniowo powoli do upadku. Liczba niezamieszkanych, zabitych na głucho domów, wszędzie się mnożyła, a nietylko w małych odległych uliczkach, ale i w przed tem ożywionych głównych ulicach miasta.

Wielu znacznych obywateli, którzy przy ciężkiem niedostatku chcieli z trudem zachować słaby blask dawnych lepszych dni, trzeba było w rzeczywistości zaliczyć do tych wstydliwych domowych ubogich, wobec których twardego losu, ów żebraka otwarcie występującego, okrytego łachmanami, który żyje z publicznej jałmużny, jest prawie że godny zazdrości".

Joanna Schopenhauer nie dokończyła swych pamiętników. Ostatnie karty opisują zapał, z jakiem republikańskie mieszczaństwo przyjmo-wało wieści o postępach francuskiej rewolucji, o modzie umieszczania na wachlarzach i wstążkach jedwabiu Mirabeau i La Fayetta i t. d. Nie znajdujemy już opisanych tragicznych chwil wkroczenia Prusa-ków do Gdańska, kiedy to lud wyglądał jak oszalały, gdy milicja miejska łamała broń, nie chcąc jej oddać wrogowi...



Gdańsk. Dawny Dom Gildji Okrętowej, na prawo dom rodzinny Joanny Schopenhauer, dalej angielski kościół (z gotyckiemi oknami).



Gdańsk. Szczytnica domu rodzinnego Joanny Schopenhauer przy ul. św Ducha.



Gdańsk. Odrzwia dawnego Domu Gildji Okrętowej.



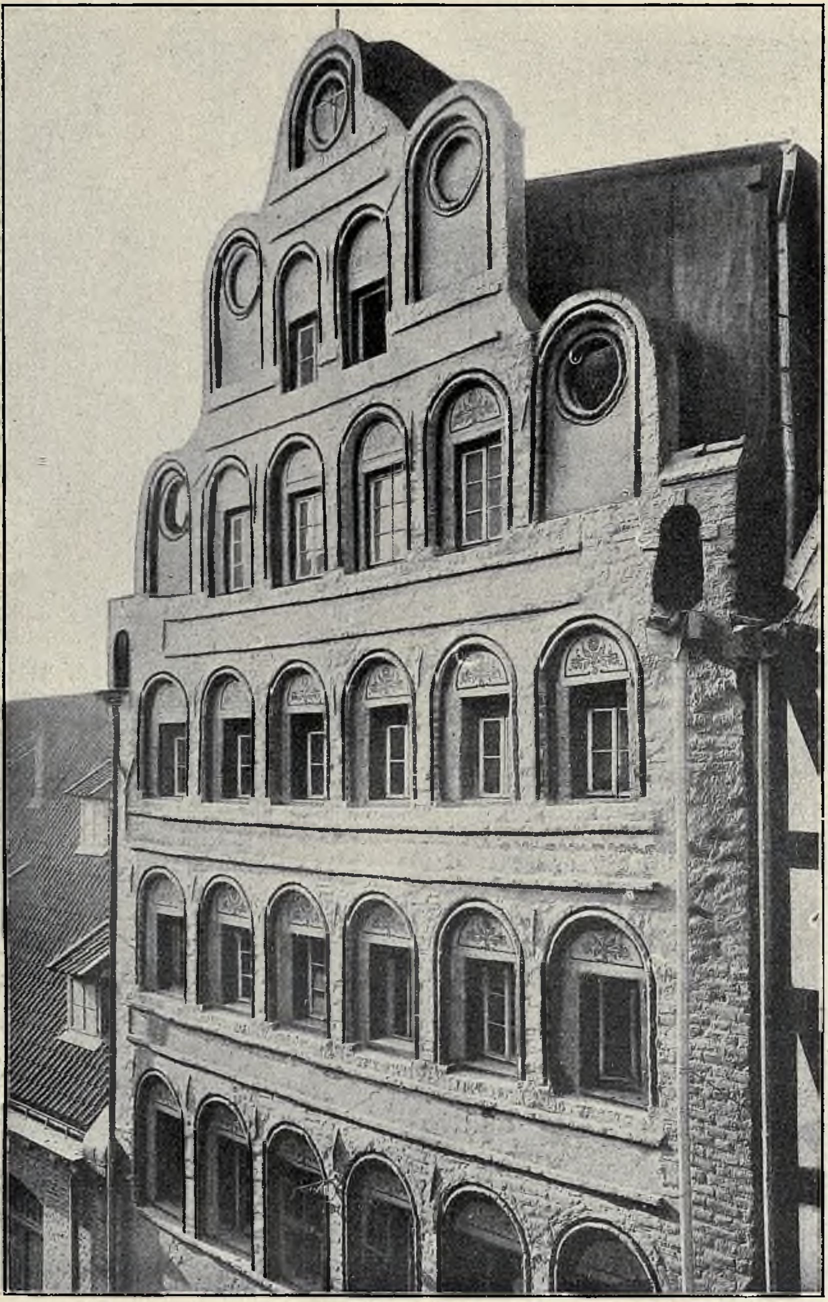
Gdańsk. Przedproża przy ulicy Panieńskiej.



Gdańsk. Angielski dom (r. 1569).



Gdańsk. Wyspa na Raduni i kościół św. Katarzyny wedle ryciny J. Schultza z r. 1843.
U dołu Kaszuba wiozący drzewo, na prawo polscy flisacy.



Gdańsk. Śpichlerz „Szara gęś“ (wiek XV).



Gdańsk. Długa ulica wedle ryciny J. Schultza z r. 1842. Widoczne jeszcze przedproża. W głębi Ratusz.

INŻ. STANISŁAW K. KOCHANOWSKI

OKRĘTY WOJENNE W CIĄGU WIEKÓW

Panu Komandorowi, Inżynierowi Xaweremu Czernickiemu pracę tę poświęcam.

Autor

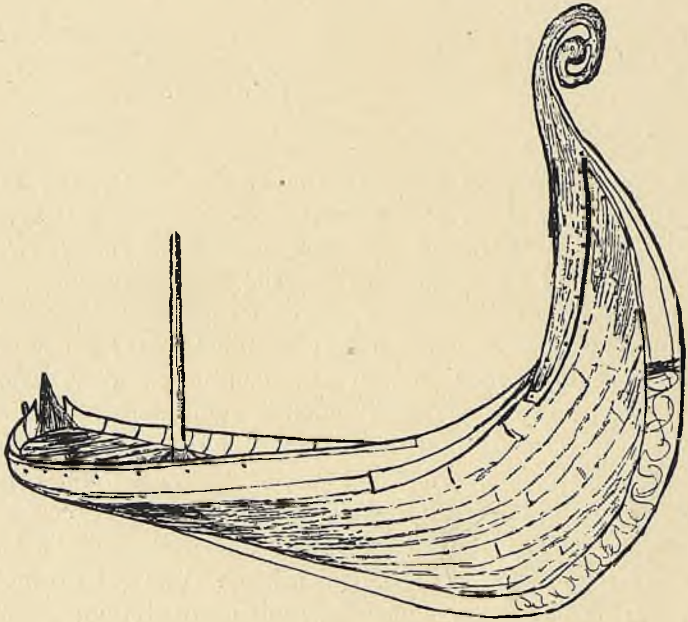
Gdy człowiek po raz pierwszy zbudował łódź (tratwę lub t. p.), uzyskał możność wykorzystania wód do celów przewozowych. Gdy po raz pierwszy zastosował żagiel, rozpoczął nową epokę w dziejach ludzkości. Nauczył się wykorzystywać siłę wiatru, przedtem dla niego wrogą.

Kiedy oba te wynalazki nastąpiły nie wiemy; możliwe, że już w paleolicie budowa łodzi nie była umiejętnością obcą człowiekowi; neolit dostarcza dowodów bezpośrednich istnienia łodzi. Wynika z tego, że żegluga jest bardzo starą dziedziną pracy człowieka. Niepewność danych, tyczących się sposobu budowy, kształtów i wymiarów okrętów (łodzi) oraz sposobu ich użytkowania nie ogranicza się do czasów przedhistorycznych. Starożytność (Egipt, pozostała Afryka, Bliski Wschód), pomimo bogatego materjału ikonograficznego, daje bardzo mało wiarygodnych danych. To samo, chociaż w mniejszym stopniu, można powiedzieć o Rzymie i Grecji, bowiem odnalezienie dworskich galer (ostatnio we Włoszech) nie dostarcza miarodajnych danych o typowych okrętach; galery te, jako okręty specjalne, daleko odbiegają od statków, powszechnie wówczas używanych zarówno dla celów handlowych jak i wojennych. Co się tyczy żeglugi w tych czasach, to prawdopodobnie starożytność nie znała manewru pod wiatr. Na morzu Śródziemnem, ośrodku ówczesnej cywilizacji, żegluga miała charakter przybrzeżny, przyczem regułą była podróż tylko w dzień; na noc okręty przybijały do brzegu, gdzie rozbijano obóz.

O ile chodzi o ludy, nieobjęte kręgiem ówczesnej cywilizacji, to mamy pewne dane pisemne, pozwalające na wyrobienie sobie pojęcia o wyglądzie i zasadach budowy okrętów. Mówię tutaj o przodkach

Duńczyków — Suiones. O ich okrętach pisze w swej „Germanji" Tacyt, że był one tak budowane, iż mogły również dobrze płynąć dziobem jak i rufą, więc były budowane symetrycznie względem osi poprzecznej. Symetrja względem osi poprzecznej miała szczególnie wielkie znaczenie, gdyż zapewniała swobodę manewru nawet w wąskich zatokach oraz w tłoku bitwy. Tacyt powiada, że Suiones używali tylko wioseł.

Prace archeologa szwedzkiego dr. Artura Nordena wskazują na to, że już w 3 stulecia później Skandynawowie mieli okręty żaglowe, lepsze w ruchu od innych do XIX wieku.



Rys. 1.

Potwierdzeniem danych Tacyta są łodzie Wikingów, odnalezione w dość dużej ilości, dzięki obyczajowi grzebania zmarłych w łodziach. Łodzie te były kilku rodzajów o różnej długości od 23,80 m do 4 m. Łódź o długości 23,80 m (długość kilu 17,80 m), szerokości maximum 5,10 m, o zanurzeniu 1,12 m, o 16 parach wioseł, brała 40 ludzi i ładunek; wyporność jej wynosiła około 30 ton. Łodzie były nitowane. Niektóre z nich (egzemplarz w muzeum w Kilonji) nie miały kilu. Łodzie te miały 1 maszt pośrodku, o wysokości nieznanej, o 1 żaglu czworokątnym. Dziób i rufa były wzniesione (na rys. 1 mamy łódź, odnalezioną

w 1893 pod Oseberg, a znajdującą się w zbiorach Universitets Oldsaksamling w Oslo). Ster stanowiło wiosło, o długiem piórze, umieszczone na osi poziomej (prostopadłej do podłużnej osi łodzi) przed rufą.

O wysokich właściwościach nawigacyjnych tych łodzi oraz o ich załogach świadczy to, iż Wikingowie (Leif, Ericsson) dotarli do Ameryki (północnej) na 500 lat przed Kolumbem. W roku 1893 łódź, wzorowana ściśle na pierwowzorze odnalezionym w Gokstad, przebyła z 13 ludźmi Atlantyk północny, dążąc na wystawę powszechną w Chicago. Wymiary tej łodzi nowoczesnych Wikingów były następujące: długość 30,80 m, szerokość 5,10 m. Osiągała ona często szybkość 9—10, a nawet 11 węzłów. Można więc przyjąć, że sagi zgodnie z prawdą podają, iż Wikingowie w ciągu 3 dni przebyli odległość Danja ÷ Anglja (w tym wypadku średnia szybkość około 6 węzłów), a w ciągu 6 dni Bergen (Norwegja) ÷ przylądek Farewell (Grenlandja) czyli ze średnią szybkością około 11 węzłów.

Podobno Wikingowie używali metalu do pancerzenia okrętów; jest to przypuszczenie, można jednak stwierdzić, iż używali tarcz wojowników — jako ochrony przed strzałami wrogów — zawieszając je na zewnętrznej stronie burt. Kil (na dziobie i rufie) oraz stewy były pokryte metalem; możliwe więc, że Wikingowie, przynajmniej na niektórych swych łodziach stosowali taran (wskazywałaby na to filologiczna interpretacja nazwy łodzi Jarnbard — Żelazobrody). Łodzie podobnej konstrukcji mieli Normanowie.

Na drugim krańcu Europy, Bizancjum dało typ okrętu, który z małemi zmianami przetrwał do średniowiecza. Duży okręt bizantyjski miał 50 wioseł, długość jego wynosiła około 40 m, szerokość około 7 m i wysokość 5 m (od kilu do kasztelu). Galery, typ okrętu, który przetrwał do XVIII wieku, pojawiają się około X wieku naszej ery; były to okręty wiosłowe, mające jednak 2 do 3 masztów z żaglami łacińskiemi. W wieku XIII spotykamy już duże galery, długości 40 m, szerokości 5,30 m i wysokości (kil ÷ pokład) 2,5 m. Niektóre dane pozwalają przypuszczać, iż w 1350 roku, w bitwie między Anglikami i Hiszpanami pod L'Espagnols-sur-mer użyto po raz pierwszy małych armat, używanych na lądzie już od kilkunastu lat.

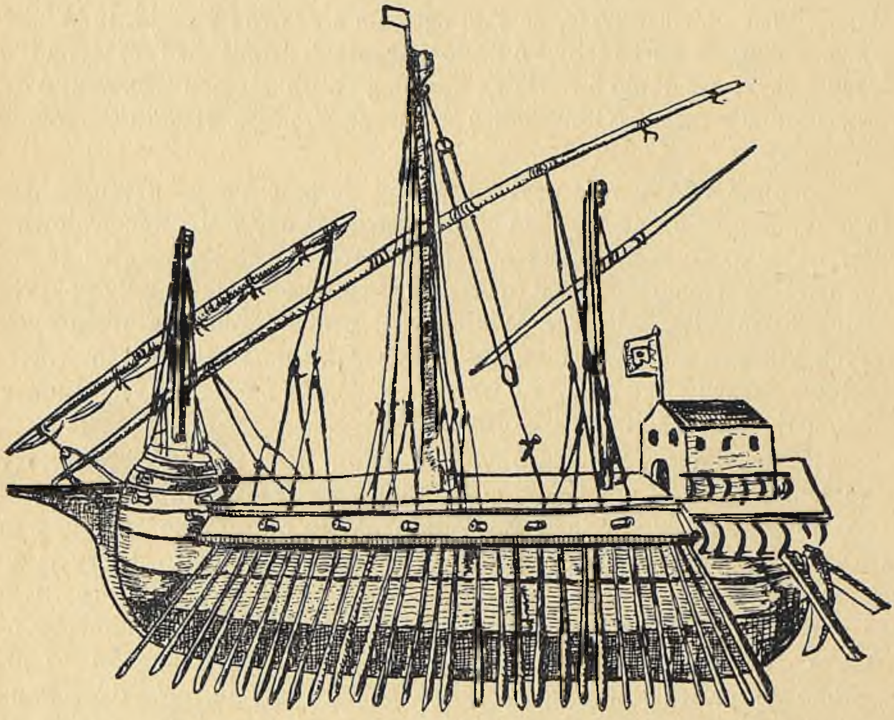
Z rękopisu „Fabbrica di galere" z XV wieku dowiadujemy się, iż były 3 rodzaje galer. Artylerja galer znajdowała się na dziobie; w XVII wieku spotykamy na galerach 5 dział 3 kalibrów (6, 8 i 36-funtowe).

Jako okręty bojowe galery zniknęły z flot około połowy XVIII wieku, pełniły jednak jeszcze służbę transportową między portami przez długi okres czasu na morzu Śródziemnem. Jedni z pierwszych,

9*

którzy zarzucili okręty wiosłowe, byli Anglicy, którzy przestali ich używać około połowy XVI wieku.

W wieku XV pojawiły się galery (rys. 2) z artylerją na burtach i dziobie, t. zw. galeasy. Miały one jeszcze wiosła w liczbie 50—60, każde poruszane przez 7—8 ludzi, były jednak zasadniczo okrętami żaglowemi z ożaglowaniem łacińskiem. Używano ich jako niszczycieli galer; w bitwie pod Lepanto (1571) w liczbie 12 stanowiły straż przednią. Niezwyciężona Armada (1588) miała 26 galeas.

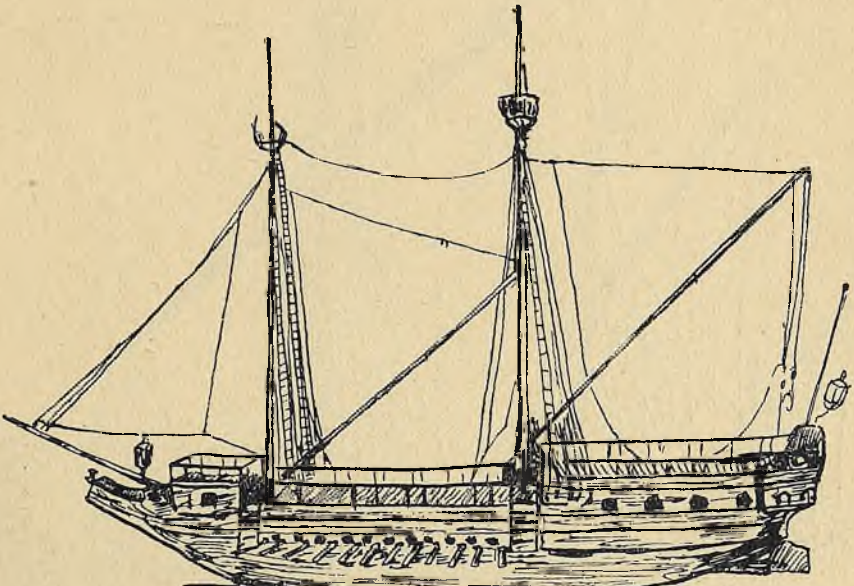


Rys. 2.

Były one ostatniemi przedstawicielami epoki wiosłowych okrętów wojennych. Później jeszcze używano wioseł na jachtach królewskich, czego ciekawym przykładem jest dwumasztowy jacht królewski polski, z cyfrą „AR“ na dziobie, o rufie fregaty, przypominający swym wyglądem paradną galerę dożów weneckich. P. Pierre Le Conte, w swej broszurce „Le livre d'or du sous-marin Ryś“ powiada, iż jacht ten

pochodzi prawdopodobnie z czasów Augusta II. Na rysunku 3 mamy ten płaskodenny jacht według modelu, znajdującego się w zbiorach prywatnych we Francji.

W końcu XVIII wieku okręty wiosłowo-żaglowe były używane w wojnach szwedzko-rosyjskich. W wieku XIX, Napoleon, zamierzając napaść na Anglję, polecił m. in. budowę okrętów wiosłowych (długość 37 m, szerokość 8 m i zanurzenie 3 m), uzbrojonych w 12 armat 24-funtowych.

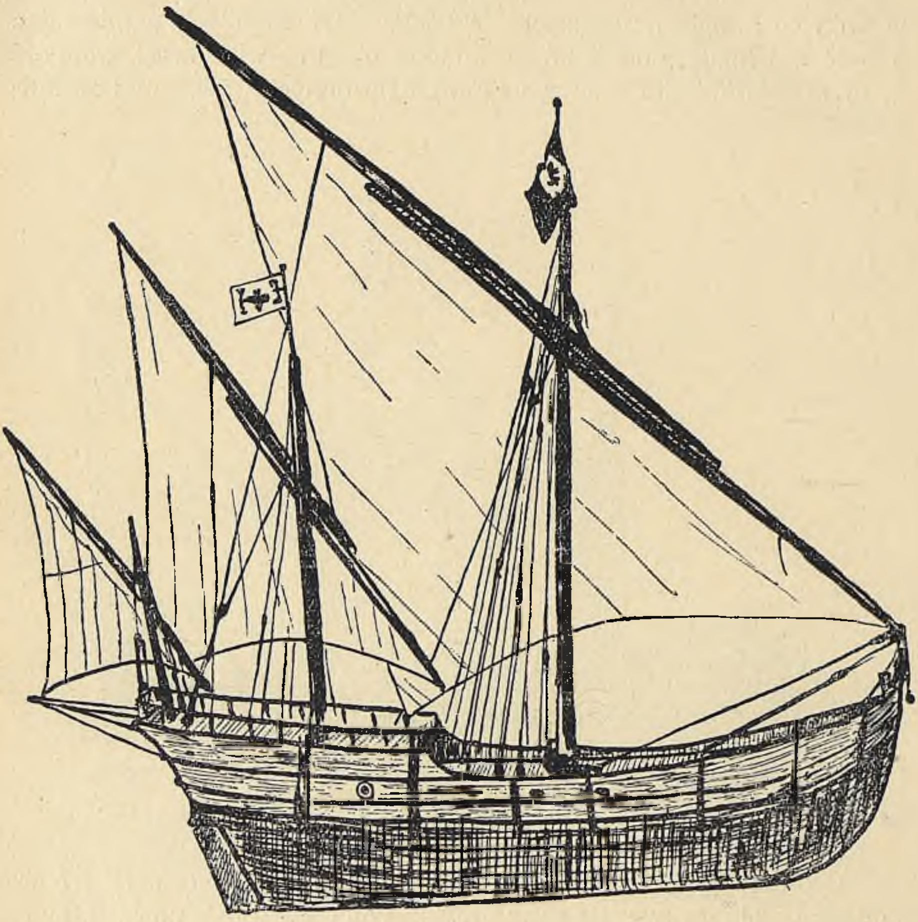


Rys. 3.

Wiosła były jednak i później używane jako pomocniczy środek poruszania okrętu (w razie ciszy i t. p.). Ponieważ wiosła uniezależniały ruch okrętu od wiatru, przeto jeszcze znacznie później spotykamy projekty zastosowania wioseł obok żagli na okrętach bojowych. Projektów tych nie zrealizowano, gdyż ujemne strony wprowadzenia wioseł przeważały znacznie strony dodatnie, nie mówiąc już o trudnościach konstrukcyjnego pogodzenia wioseł z artylerją na burtach, zajmującą kilka pokładów.

W końcu epoki wioseł zaszły pewne zmiany w budowie okrętów, a mianowicie wydłużono fokmaszt, zaczęto stosować maszty złożone z kilku części, niekiedy wydłużono kil, nadawano kadłubom kształty

ostrzejsze, stosowano wysokie nadbudówki (kasztele), jednak w wieku 17 nadbudówki obniżano. Niekiedy (Anglicy w końcu 16 w.) obniżano i bardzo wysokie burty.

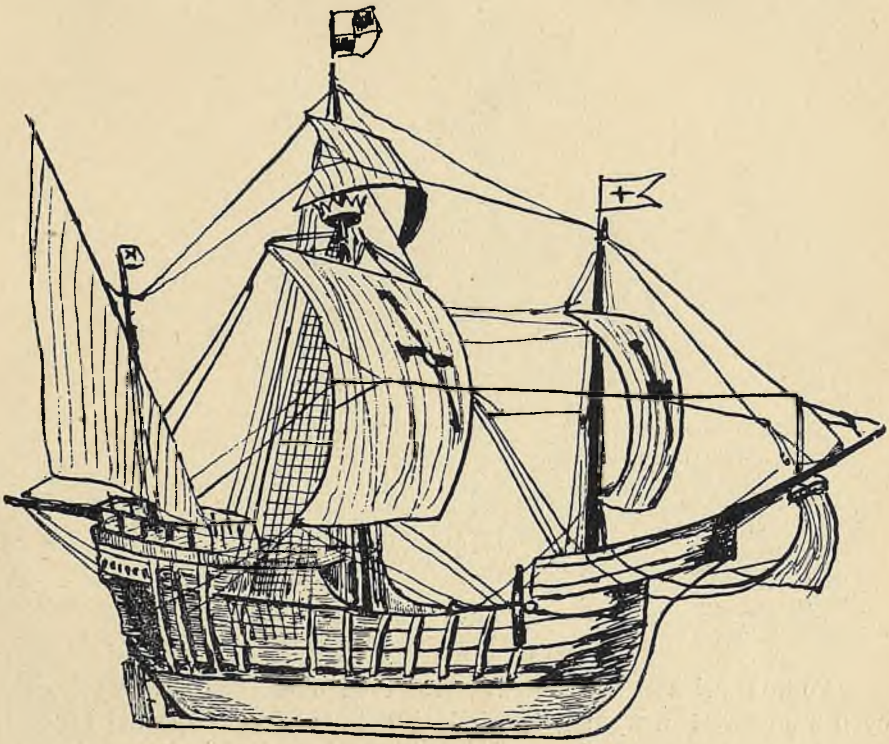


Rys. 4.

Zaczątki jednak były bardzo mizerne, jak to widzimy na rysunku 4 [1]), przedstawiającym jedną z karawel Kolumba, Nina. Karawela był to mały okręt z jednopiętrowym kasztelem na rufie, trójmasztowy (fokmaszt największy) o ożaglowaniu czworokątnem lub łaciń-

[1]) Według rekonstrukcji kpt. T.-A.-de Albertis w 1892, Museo Navale, Genua (przypisek autora).

skiem, bez bukszprytu. Jedyny pokładowy okręt Kolumba Santa Maria był dużym (na owe czasy) okrętem (rys. 5 [1]) również o trzech masztach (grotmaszt największy). Jak widać z rysunku, była to barka z bukszprytem z fokstensztakslem, o wysokiej burcie dziobowej i rufie czworokątnej, tak charakterystycznej dla całej niemal epoki żaglowców. Z eskadrą, złożoną z kilku okrętów (w tem jedna barka), Kolumb prze-



Rys. 5.

był drogę Palos—San Salvador w ciągu 35 dni. Rekonstrukcja Santa Maria, przeprowadzona w zbrojowni La Carraca (Kadyks) w 1892, przebyła Atlantyk w ciągu mniejwięcej takiego samego okresu.

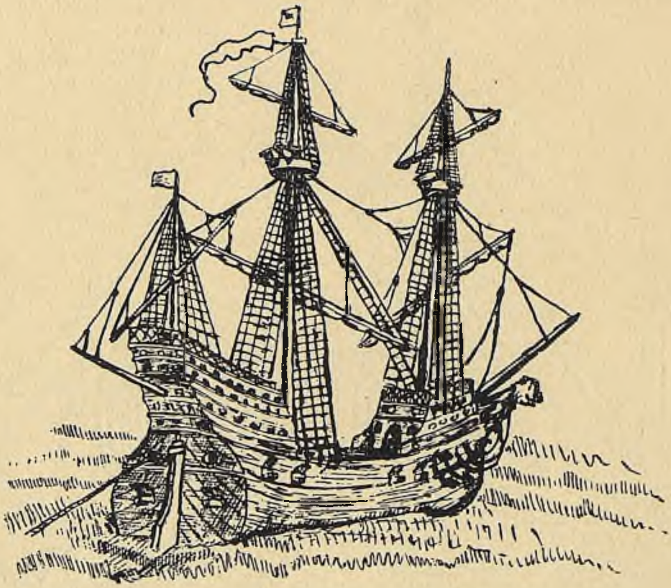
Przemianę w budowie okrętów widzimy z rysunku 6, przedstawiającego jeden z okrętów Magellana, wyporność których wahała się w granicach 75—120 ton. Cechują go bardzo wysokie kasztele (rufowy

---

[1]) Z modelu ze zbiorów p. E. W. Ottie, Boston, wzorowanego prawdopodobnie na rekonstrukcji z 1892 (przypisek autora).

5 pięter i dziobowy 3, przyczem rufowy dochodzi do fokmasztu, oraz artylerja burtowa i rufowa.

Okręty te były trudne w manewrowaniu pod wiatr, która to „sztuka“ była sprawdzianem wielkich zdolności i cierpliwości kapitana. Był to typ używany powszechnie, gdyż rysunki, wyobrażające go, spotykamy niejednokrotnie w dziełach z końca 16 wieku.



Rys. 6.

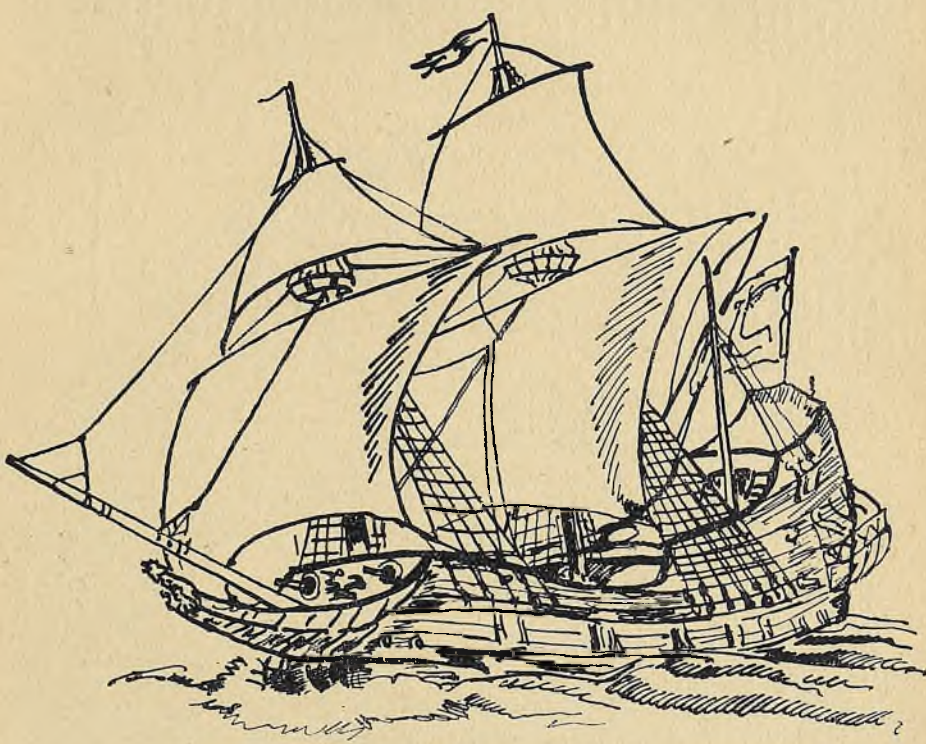
Podróż zwłaszcza długotrwała na tych okrętach, stale wychodzących z pod wiatru, wymagała wielkiej wytrzymałości fizycznej i moralnej, skoro zważymy, że jeszcze przeszło 100 lat później okręty nie były przystosowane do rejsów podczas silnych burz.

Na przełomie wieków 16 i 17 spotykamy okręty o masztach złożonych, kasztelach niższych; na rysunku 7 mamy okręt Zygmunta III Wazy — Wilk z 1593[1]), bardzo podobny do jednego z tych, jaki wziął udział pod flagą niderlandzką w lipcu 1605 w bitwie z Anglikami (obraz H. C. Vroom'a z 1614 w Scheepvaart Museum, Amsterdam). Okręt ten ma jeden pokład dla dział (na rysunku luki zamknięte) oraz 2 działa w forkasztelu tudzież kilka dział w kasztelu rufowym. Był to

---

[1]) Według obrazu P. de Conte'a, Le livre d'or du sous-marin „Wilk“ (przyp. autora).

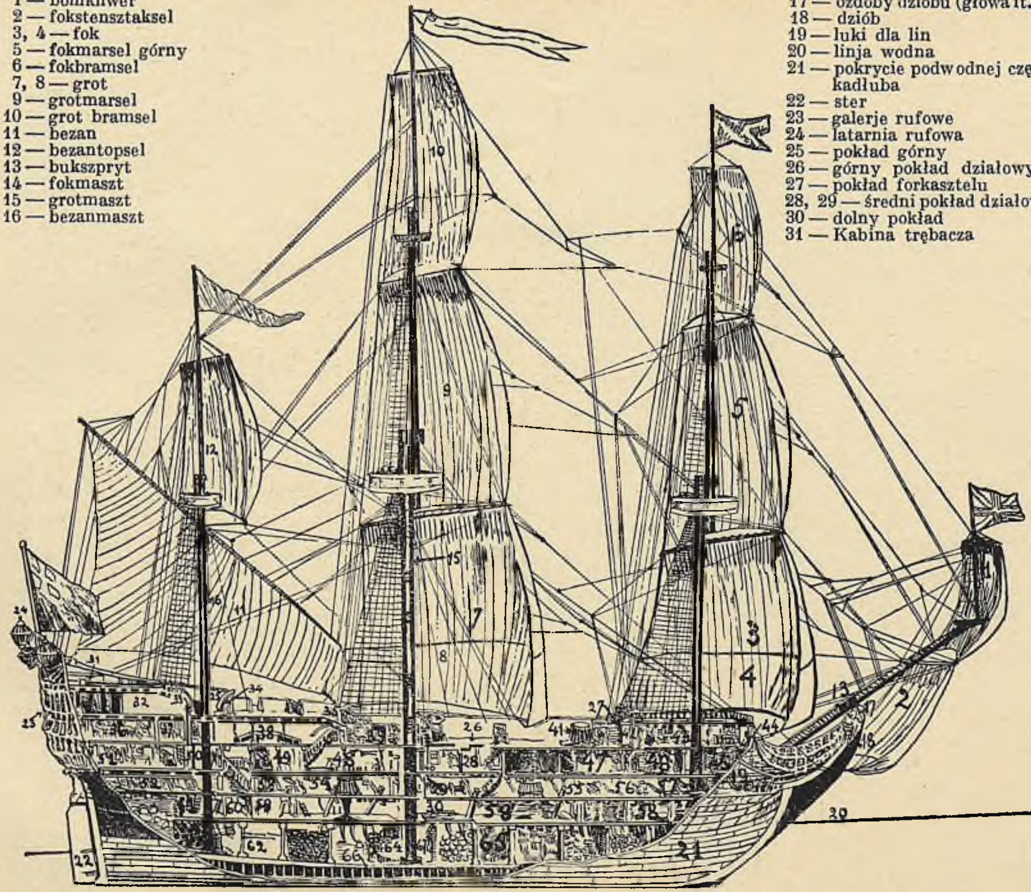
mniejszy okręt, gdyż duże okręty bojowe miały po kilka pokładów działowych, przyczem ilość dział wynosiła około 60 sztuk; Prince Royal, budowany na stoczni Woolwich według projektu Phineas'a Pett'a z Cambridge za Jakóba I, miał na kilu 35 m długości, szerokość maximum 13,5 m i był uzbrojony w 64 działa (okręty klasy Wilk miały po dwadzieścia parę dział).



Rys. 7.

Przechodząc do drugiej połowy 17 wieku, badacz może nareszcie operować materjałem całkowicie wiarygodnym, gdyż składającym się z wielu rysunków technicznych z dokładnemi opisami ówczesnych okrętów, w przeciwieństwie do czasów poprzednich, w których głos mieli przeważnie artyści malarze, nie posiadający wiadomości z dziedziny budowy okrętów. Dzięki takiemu stanowi rzeczy, dokładne odtworzenie okrętów z okresu przed 17 w. napotyka na wielkie trudności, zwłaszcza jeżeli chodzi o wymiary tudzież o szczegóły wnętrza okrętu. W Anglji wiele cennego materjału zgromadził Samuel Pepys, sekretarz Admiralicji 1673÷1689. Dzięki jego zapobiegliwości epoka restauracji przed-

Angielskie okręty wojenne z drugiej połowy XVII wieku.



1 — bomkliwer
2 — fokstensztaksel
3, 4 — fok
5 — fokmarsel górny
6 — fokbramsel
7, 8 — grot
9 — grotmarsel
10 — grot bramsel
11 — bezan
12 — bezantopsel
13 — bukszpryt
14 — fokmaszt
15 — grotmaszt
16 — bezanmaszt
17 — ozdoby dziobu (głowa it.p.)
18 — dziób
19 — luki dla lin
20 — linja wodna
21 — pokrycie podwodnej części kadłuba
22 — ster
23 — galerje rufowe
24 — latarnia rufowa
25 — pokład górny
26 — górny pokład działowy
27 — pokład forkasztelu
28, 29 — średni pokład działowy
30 — dolny pokład
31 — Kabina trębacza
32 — kabina zastępcy kapitana
33 — tuba głosowa do sternika
34 — przejście do górnego pokładu działowego
35 — przejście górnego pokładu
36 — kabina admirała (głównodowodzącego)
37 — sypialnia
38 — sala obrad
39 — kabina oficerów na górnym pokładzie działowym
40 — przejście główne
41 — górny kabestan
42 — dzwonnica
43 — forkasztel
44 — schody na średni pokład działowy
45 — pomieszczenie dla oficerów
46 — kuchnia
47 — kabestan dolny
48 — jadalnia
49 — słupy pionowe, podtrzymujące górny pokład działowy
50 — sternik przy drągu sterowym
51 — garderoba
52 — mechanizm sterowy
53 — kabiny oficerskie na dolnym pokładzie działowym
54 — główny kabestan
55 — wsporniki poprzeczne
56 — belki przednia i główna
57 — składy artyleryjskie, bosmańskie i ciesielskie
58 — liny, części zapasowe i t. p.
59 — platforma na dolnym pokładzie, gdzie opatrywano rannych podczas bitwy
60 — kokpit (lekarze i maci)
61 — skład chleba
62 — woda, mąka, piwo i t. p.
63 — latarnia oświetlająca magazyn
64 — magazyn z prochem w skrzniach
65 — składy
66 — kilson i dno
67 — pompy

Rys. 8.

stawia się nam jasno w dziedzinie budowy okrętów [1]. Na rysunku 8 [2]) mamy wnętrze okrętów z czasów Karola II. Ten okręt bojowy miał wymiary następujące: długość między prostopadłemi 51 m (na kilu 42 m), szerokość 14 m, zanurzenie około 6 m, wyporność 1 530 ton, uzbrojenie (na 4 pokładach działowych, forkasztelu i rufe) 100 dział (26 dział 42 funtowych, kaliber 18 cm; 28 kulweryn 18 funtowych, 28 semikulweryn 9 funtowych, 14 sześciofuntówek i 4 trzyfuntówki), załoga liczyła około 750 ludzi.

W porównaniu z okrętami z ery elżbietańskiej (wojna z Hiszpanją) widzimy pewne zmiany, a mianowicie: maszt na bukszprycie (używany już od 40 lat), obniżone znacznie kasztele, przyczem forkasztel jest znacznie skrócony, rufa bardziej pionowa i zaokrąglona, więcej pokładów, tubę do sternika, idącą z mostku kapitańskiego do kajuty sternika, używającego drąga do sterowania (ostatni wprędce zastąpiono stosowanem już uprzednio kołem).

Co się tyczy ożaglowania bezanmasztu, to oprócz topsla miało ono jeszcze żagiel łaciński na długiej rei, żagiel ten zwężono około 1740 r., a 30 lat później zastąpiono gaflem, a na przełomie wieków 17 i 18 — spankrem (na bezanbomie), który przetrwał do naszych czasów na wszystkich wielkich żaglowcach.

Maszt na bukszprycie zniknął jeszcze prędzej i ożaglowanie bukszprytu w wieku 18 przetrwało bez zasadniczych zmian do naszych czasów.

Opisywany okręt był udoskonaleniem typu, dzięki któremu Anglicy pokonali Niezwyciężoną Armadę, a następnie Niderlandy. Wprędce jednak zaprzestali oni pracy twórczej w tej dziedzinie, dzięki czemu wysunęli się na plan pierwszy Francuzi, a nawet Hiszpanie, a następnie Yankesi. Kontradmirał Sir S. Eardley-Wilmot w swej pracy „Our Navy for a Thousand Years" (London, 1911) tak obrazuje ten stan: „Tylko biorąc pryzy jako modele, mogliśmy budować dobre okręty. Francuskie okręty 80-działowe były co do wielkości równe brytyjskim okrętom, uzbrojonym w 100 dział, a Commerce de Marseille (o 120 działach) był o 500 ton większy od Victory (o 100 działach). Również nasze okręty z reguły ustępowały pod względem sprawności w pracy żagli francuskim, a nawet hiszpańskim. Więc w wojnach poprzednich nieprzyjaciel często był w stanie uniknąć bitwy, gdy tego

---

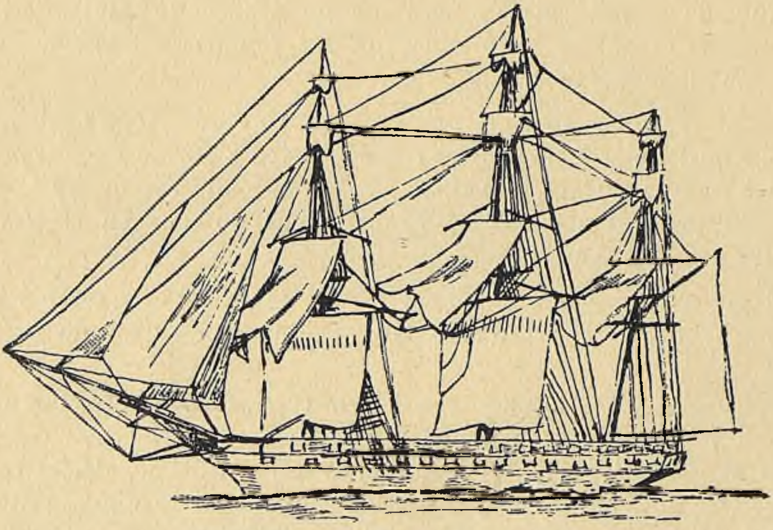
[1]) Pepysian Library, Magdalene College, Cambridge (przyp. autora).

[2]) Według obrazu p. G. H. Davis'a, Illustrated London News, N. 4868, Vol. 181 (przyp. autora).

zapragnął... Również różnorodność typów nie była korzystna. Wiadomo, że gdy Nelson był pod Kadyksem miał niemniej niż siedem klas okrętów 74-działowych, a każda z tych klas miała różne bierwiona (spars), tak, że zapasowych bierwion jednego okrętu nie można było wykorzystać na innym."

Wzorowanie się Anglji na pryzach trwało z kilkuletnią przerwą, podczas której pracował Symonds do 1845, kiedy to Sans Pareil, założony w Devonport był wzorowany na francuskim okręcie tej samej nazwy, zdobytym w 1794.

Okręty wieku 18 niewiele odbiegały od swych poprzedników zarówno pod względem wyporności (około 1 500 ton dla okrętów



Rys. 9.

linjowych i 1 200 ton dla fregat) jak i ilości dział (130 na hiszpańskim linjowcu Santissima Trinidad, 74 dział na mniejszych linjowcach). Okręty linjowe miały kilka pokładów działowych, fregaty zaś tylko jeden taki pokład. Fregaty były okrętami zwiadowczemi. Na rysunku 9 mamy fregatę Phaeton 50-działową, okręt z przełomu 18 i 19 wieków o linjach zupełnie nowoczesnych. W ciągu 19 wieku żaglowe okręty wojenne doznały niewielu zmian, do głównych należy zarzucenie wzniesienia rufy i bardzo znaczne obniżenie dzioba tudzież polepszenie statyczności. Zarówno okręty linjowe jak i fregaty były to trójmasztowce o pełnem ożaglowaniu.

Do mniejszych okrętów należały slupy, mające całą artylerję na górnym pokładzie. Slupy trójmasztowe o pełnem ożaglowaniu nazywano korwetami. Niekiedy slupy miały maszty i ożaglowanie brygów lub szkunerów. Tonaż ich był bardzo rozmaity. W Anglji slupy 16—18-działowe nazywano w połowie 19 wieku trumnami, ze względu na wielką ilość wypadków, wywołanych wadliwą ich budową.

Prócz tych zasadniczych typów istniał jeszcze typ pośredni między linjowcem i fregatą, będący właściwie większą i o silniejszej artylerji fregatą. Na obecne stosunki był to krążownik bojowy.

Artylerję okrętową owych czasów można podzielić na dwa rodzaje: armaty i działa krótkie, zwane karonadami. Ostatnie były za Nelsona ulubionem narzędziem walki ze względu na wielkie skutki niszczące ich strzału. Karonady i lżejsze armaty stawiano na górnym pokładzie fregat, a wielkie armaty na pokładzie działowym (zakrytym). W końcu 18 wieku armata, strzelająca pociskami 42-funtowemi, była najpotężniejszym sprzętem; na fregatach zwykle stawiano armaty 12÷24-funtowe oraz karonady 24÷42-funtowe[1]). Cały ten sprzęt był oczywiście gładkolufowy; działo na łożu drewnianem na 4 kółkach cofało się po każdym strzale. Celowanie było zupełnie pierwotne; Nelson, dążąc stale do walki na bliskich odległościach, nie przywiązywał wielkiej wagi do nastawiania dział na odległość, gdyż jego zdaniem okręty powinny zwalczać się z tak małych odległości, iż chybienie będzie wykluczone. Skutki tego poglądu wielkiego admirała odczuła boleśnie flota angielska w 1812÷14 podczas wojny ze Stanami Zjednoczonemi A. P., których artylerzyści okrętowi byli dobrze wyszkoleni w sztuce celowania.

U schyłku epoki żaglowców (w połowie 19 wieku) okręty bojowe miały od 120÷80 dział, ówczesne krążowniki bojowe 14÷60 dział, a fregaty około 50 dział 18-funtowych lub też 26 dział (ostatnie fregaty nazywano w angielskiej marynarce wojennej osłami — „donkeys"); slupy miały po 18 lub 16 dział. Wtedy po raz pierwszy zastosowano w budownictwie okrętów poprzeczny przekrój kadłuba, w kształcie litery V, różniący się znacznie od stosowanego dotychczas przekroju U, uważanego za konieczny warunek statyczności i wytrzymałości; okrętem tym była korweta C o l u m b i n e, zaprojektowana przez kapitana angielskiej marynarki wojennej Williama Symonds'a w 1826 r. Korweta ta miała elipstyczną rufę. Do najwspanialszych drewnianych żaglowców wojennych należy Q u e e n, wykonany również według planów W. Symonds'a. Okręt ten, spuszczony 15 maja 1839, miał 3104 ton

---

[1]) Histoire de la Marine des Etats-Unis, Payot, Paris, 1930 (przyp. autora.)

wyporności, był długi na 76 m, szeroki na 18 m; uzbrojenie jego składało się ze 100 dział 32-funtowych i 10 dział 68-funtowych. Waga pocisków, wystrzelonych jednocześnie z dział jednej burty, wynosiła 820 kg. Kosztował on funtów szterlingów 114 492. Ten sam konstruktor zbudował w 1832 Vernon, 50-działowy okręt, uważany za idealny żaglowiec krążowniczy; admirał Sir Charles Napier uważał go „za najwspanialszą fregatę, zbudowaną kiedykolwiek na świecie" [1]).

W 1862 spuszczono w Anglji ostatnią drewnianą fregatę, miała ona już silnik o mocy 800 K. M. Epoka żagli i drzewa została skończona przez najpotężniejszą marynarkę wojenną.

Parę jako źródło energji motorycznej na okrętach zastosowano po raz pierwszy w Europie 1812 na okręcie osobowym Comet. Sławny Clermont R. Fultona miał tylko kadłub wyrobu amerykańskiego, reszta była dziełem Europy. Początkowo parowce miały koła łopatkowe, umieszczone tak jak się to widzi dzisiaj na statkach rzecznych.

Zastosowanie pary nie spotkało się z entuzjazmem w kołach wojenno-morskich; w 1828 angielska Admiralicja, w odpowiedzi, na zapytanie Ministerjum Kolonji, zaznaczyła, że „wprowadzenie pary zada fatalny cios wojenno-morskiej supremacji Imperjum". Należy jednak tutaj zaznaczyć, że mimo tej opinji już w 1821—3 marynarka wojenna nabyła kołowe holowniki, a pierwszy parowy okręt bojowy Dee spuszczono w 1832, była to frageta o wyporności 704 ton, maszynach Maudsley'a o nominalnej mocy 200 K. M. W tym samym roku spuszczono jeszcze dwa okręty Rhadamanthus i Salamander. Okręty parowe traktowano jednak jako doświadczalne i nadal budowano żaglowce wojenne wszelkich typów. Niechęć do zastosowania maszyn parowych na okrętach bojowych tłumaczy się tem, że koła łopatkowe były bardzo wrażliwe na działanie pocisków, więc trafny strzał mógł odrazu pozbawić parowiec zdolności manewrowej, co oczywiście mogło być fatalne w skutkach. Wprawdzie Szwed Ericsson wynalazł w 1836 śrubę okrętową, lecz angielskie sfery urzędowe odniosły się do tego wynalazku nieprzychylnie i Ericsson wyjechał do Stanów Zjednoczonych A. P., gdzie w 1862 zbudował sławny Monitor śrubowiec o wyporności 776 ton, uzbrojony w dwie armaty 33,6 cm, gładkolufowe, umieszczone w pancernej wieży.

---

[1]) A Hundred Years of the Royal Navy. II Ships and Equipment by Capt. E. W. Swan, O. B. E., V. D., R. N. V. R. — Journal of the Royal United Service Institution, No. 502, Volume L XXVI (przyp. autora).

W 1840 zbudowano w Anglji pierwszy śrubowiec, lecz dopiero w 1845 spór „śruba czy koło" rozstrzygnięto na korzyść śruby. Pierwszym śrubowcem angielskiej marynarki wojennej był Dwarf zbudowany w 1840, a nabyty przez Admiralicję w 1843 po wykazaniu średniej szybkości 12 węzłów.

Zastosowanie śruby miało jednak i wpływ ujemny, gdyż ułatwiło pozostawienie żagli i masztów (parę uważano nadal za pomocniczą) oraz pozwalało na zachowanie starego rozmieszczenia artylerji na burtach, podczas gdy zastosowanie kół łopatkowych „zagrażało" zmianom w tem rozmieszczeniu przez konieczność przyjęcia rozwiązania, polegającego na rozmieszczeniu dział w linji środkowej.

Wprowadzenie śruby rozstrzygnęło o zwycięstwie pary jako głównego źródła napędu i pierwszym okrętem wojennym Jej Królewskiej Mości pozbawionym zupełnie żagli był Devastation z 1873, będący zarazem pierwszym okrętem z artylerją w wieżach. Okręt ten miał 2 wieże na osi podłużnej, a w każdej po 2 armaty 30,5 cm, wagi 35 ton każda, były to armaty gwintowane ładowane od wylotu. Prócz tej artylerji miał on jeszcze 6 armat lekkich. Wieże miały pancerz grubości 30,5—35,55 cm; a burty 25,4—30,5 cm. Maszyny jego rozwijały 6 650 K. M. i poruszały dwie śruby.

Ze względu na ograniczenie ilości kalibrów dział i na rozmieszczenie artylerji głównej Devastation był prototypem Dreadnaught'a z początku bieżącego stulecia. Po Devastation przyszły inne rozwiązania rozmieszczenia artylerji, jednak zarzucono je. Zastosowanie przez Francuzów pocisków, naładowanych materjałem wybuchowym, siejących wielkie zniszczenie wśród okrętów drewnianych zwróciło uwagę konstruktorów na zagadnienie pancerza. Francuzi pierwsi rozwiązali to zagadnienie przez spuszczenie w 1859 opancerzonego okrętu La Gloire. Anglicy wprędce poszli za ich przykładem budując Warrior cały z żelaza i opancerzając go pancerzem grubości 11,43 cm, który wraz z podkładką ważył 1 350 ton. Warrior wypierał 8 900 ton i rozwijał szybkość 14 węzłów.

Opancerzenie to było niewystarczające ze względu na zwiększenie kalibru i mocy dział. Działa gwintowane były użyte w wojnie krymskiej. Pojawienie się tych dział to nowy rozdział w dziejach artylerji, gdyż dzięki gwintom uzyskano większą dokładność strzału oraz większą donośność tudzież możność nadania pociskom korzystniejszego kształtu.

Wywiązała się walka między artylerją i pancerzem, przemiany tej walki obrazuje poniższa tablica (uwzględniająca okręty angielskie).

Lata	Pancerz burtowy		Kaliber dział w calach[1])	Waga pocisku w funtach[2])	Przebija z odległości 1000 yardów[3]) płytę z żelaza kujnego grubości cali
	grubość w calach	rodzaj			
1868	9÷6	żelazo kujne	7	115	7
1877	12÷6	,, ,,	16	1700	$22^1/_2$
1887÷8	18″	złożony (compound)	16,25	1800	32
1894÷5	12″	,,	12	850	34,6
1900	6″	stal utwardzona	12	850	35,4
1905	9″	,, ,,	12	850	46,2
1914÷20	12÷13″	,, ,,	15	1920	56 (u wylotu)
1921	13″	,, ,,	16	2240	57 ,,
1928	14÷13″	,, ,,	16	2048	60 ,,

Z tabeli tej wynika, że w walce tej dotychczas artylerja ma przewagę.

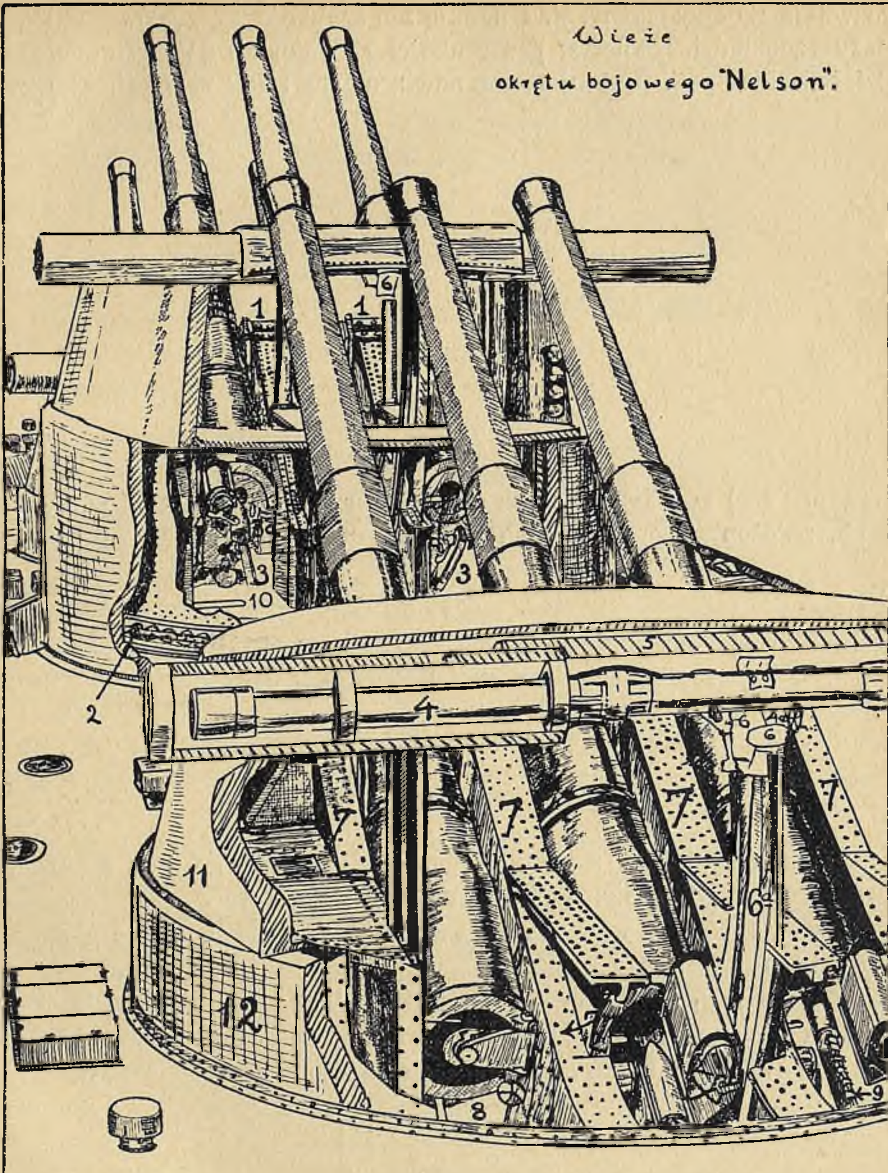
Możność zastosowania ciężkich armat, dochodzących obecnie do wagi 108÷117 ton uzyskano po opracowaniu hydraulicznego systemu poruszania tych olbrzymów, których prototypy z drugiej połowy 19 stulecia ważyły od 38 do 110 ton.

W Anglji zastosowano po raz pierwszy ten system na Thunderer, ukończonym w 1877. W 3 lata później zastosowano działa odtylcowe, przez co zwiększono szybkość ognia oraz bezpieczeństwo obsługi.

Rewolucją w dziedzinie budowy okrętów był Dreadnaught z 1905, o pięciu wieżach z armatami 12 calowemi; — okręt bojowy, będący prototypem dla okrętów tej klasy wszystkich flot świata.

Po wielkiej wojnie, Anglicy budując Nelson i Rodney dali nowe rozwiązanie o ile chodzi o rozmieszczenie artylerji i nadbudówki. Nelson (na rys. 10a mamy widok zboku, a na rys. 10b zgóry) wypiera 33 500 ton (wyporność standardowa), ma wymiary następujące: długość 216 m, szerokość 32 m, zanurzenie (normalne) 9 m. Maszyny jego

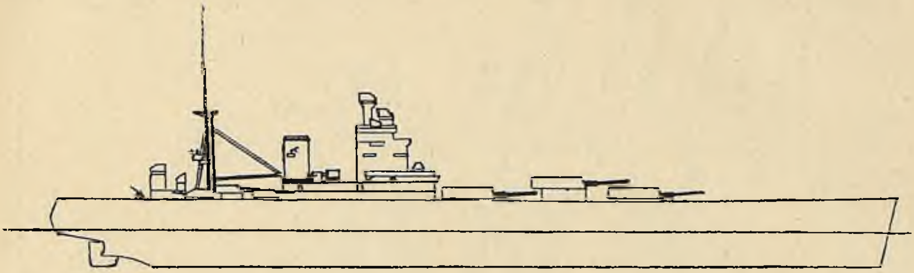
[1]) 1 cal = 25,4 mm;
[2]) 1 funt = 453,5 g; } przypisek autora.
[3]) 1 yard = 91,4 cm;



Rys. 10 c

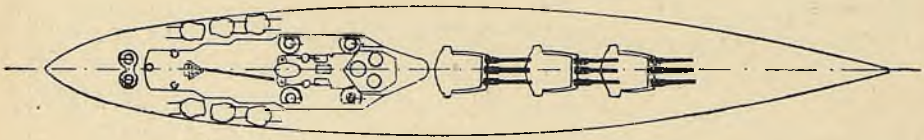
1 — Czopy
2 — Rolki na których obraca się wieża
3 — Ramiona ładowników pocisków
3a— Stanowisko ładowniczego
4 — Dalmierz
4a— Pokrętło dalmierza
5 — Płaszcz pancerny dalmierza
6 — Wózki dalmierzystów
6a— Sanki wózków dalmierzystów
7 — Wsporniki łóż armatnich
8 — Sanki armaty
9 — Łańcuchowy podajnik pocisków
10 — Komora robocza, a poniżej donośnik amunicji
11 — Obrotowa wieża pancerna
12 — Barbeta pancerna (nieruchoma)

rozwijają moc 45 000 K. M. i nadają mu szybkość 23 węzłów. Załoga liczy 1360 ludzi. Pancerz: pas grubości 14″, pokład 6¼″, stanowiska dział ciężkich 16″. Uzbrojenie stanowi: 9 armat 16″ w trzech wieżach



Rys. 10a

(rysunek 10c) umieszczonych na osi podłużnej; — 12 armat 6″ w 6 wieżach, położonych przy burtach w tylnej części nadbudówki; 6 armat

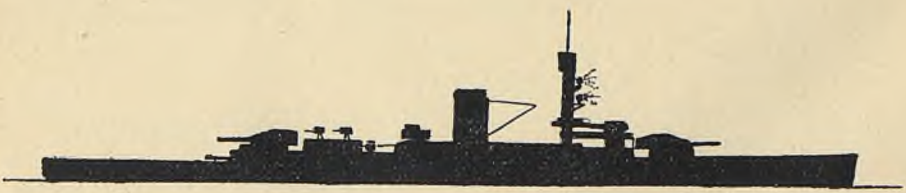


Rys. 10b

przeciwlotniczych 4,7″ z których 4 na nadbudówce, po dwie z każdej strony, oraz 2 na rufie; 2 podwodne rury torpedowe.

Okręt ten kosztował funtów szterlingów 6 410 070 (około złotych 260 000 000).

Okrętem znacznie mniejszym, który jednak poruszył admiralicje i biura konstruktorskie wszystkich niemal państw był niemiecki Deutschland (rys. 11a sylwetka), spuszczony w maju 1931. Właści-



Rys. 11a

wości tego okrętu są następujące: wyporność standardowa 10 000 ton, długość około 180 m, szerokość 93 m, zanurzenie 5,8 m, moc silników (Diesel) 54 000 K.M., szybkość 26 węzłów; pancerz: pas około 4″ grubości; uzbrojenie 6 armat 11″ w dwu wieżach (na dziobie i rufie patrz rys. 11b); 8 armat 5,9″ po 4 na każdej burcie; 4 armaty przeciwlotnicze



Rys. 11b

3,4″ między nadbudówką, a wieżą rufową, 6 rur torpedowych nadwodnych, złączonych po 3 i rozmieszczonych na burtach na rufie. Kosztował on funtów szterlingów 4 000 000 (złotych 160 000 000) czyli 62,5% kosztu budowy Nelsona, przyczem 1 tona Nelsona kosztowała 191 funtów, a 1 tona Deutschland 400 funtów t. j. 2,1 raza więcej. Ta różnica jest zastanawiająca zwłaszcza, że robotnik w Anglji jest znacznie droższy niż w Niemczech. Wskazuje ona na to, że albo Niemcy w tych kosztach ukryli wydatki na inne cele (z prasy niemieckiej wynika, iż praca nad łodziami podwodnemi jest prowadzona bardzo intensywnie) albo też zastosowali nowe, bardzo kosztowne zdobycze techniki wojennej. Anglicy uważają Deutschland za „kieszonkowy okręt bojowy" (pocket battleship). Niewątpliwie jest w tem nieco przesady, należy jednak uznać wysokie kwalifikacje Niemców jako konstruktorów i artylerzystów morskich (bitwa Jutlandzka). Zbyt jednak śmiałe zastosowanie pancerza jako części kadłuba w niektórych miejscach oraz napędu wyłącznie silnikami Diesela doprowadziło do poważnych trudności i do konieczności zadokowania Deutschlanda, celem usunięcia braków organicznych.

Niniejszy szkic obrazuje drogi, jakiemi szła myśl ludzka w opanowaniu sił przyrody, aby wykorzystać je dla swoich celów. Osiągnięte wyniki nie mogą być traktowane jako cel ostateczny, bowiem technika pracuje nadal i jej twórcza myśl szuka nowych rozwiązań, wykorzystując przeszłość jako podstawę do dalszych badań, badań mających na celu zbudowanie doskonalszych środków walki. W erze rozbrojenia (papierowego) nie jest urzędowo modna praca nad narzędziami walki, a jednak ograniczenia rozbrojeniowe pchnęły myśl ludzką na nowe tory, a to przez dążenie do zbudowania możliwie najpotężniejszych jednostek

pływających w ramach ograniczeń wyporności i uzbrojenia, próbą tego jest omówiony wyżej Deutschland oraz zwrócenie większej, niż to było przed wielką wojną, uwagi na przystosowanie okrętów handlowych do celów wojny. Mając ograniczoną możność drogiego prowadzenia wojny (na budowę okrętów bojowych mogą sobie pozwolić tylko narody bogate) zaczęto przemyśliwać nad potanieniem wojny w sensie zwiększenia skuteczności działania środków walki oraz uproszczenia ich budowy. Tutaj mamy podobieństwo z epoką żaglowców, kiedy to niemal każdy okręt handlowy był jednocześnie wojennym, przyczem okręty wojenne i handlowe były budowane temi samemi środkami i w ten sam sposób. Była to idealna asymilacja przemysłu budowy okrętów wojennych. Dzisiaj obserwujemy to samo dążenie, zaakcentowane szczególnie silnie w Niemczech[1]), w wyniku traktatowych ograniczeń. Nie oznacza ono konieczności budowania każdego okrętu handlowego tak jak wojennego, oznacza jednak dążenie do takiego opracowania konstrukcji okrętów wojennych, aby stocznie cywilne mogły je budować stosując swe zwykłe metody pracy oraz urządzenie techniczne. Takie postawienie sprawy doprowadzi niewątpliwie do zmian w konstrukcji okrętów wojennych, co musi odbić się na taktyce i strategji morskiej.

Pominąłem tutaj łodzie podwodne, gdyż należy się im oddzielna praca.

---

[1]) Porównaj: 1) Ewolucja przemysłu wojennego, Polska Zbrojna Nr. 120 ÷ 122/1932; 2) Niemcy rozbrojone, Polska Zbrojna NN. 274÷276/1932 (przyp. autora.)

INŻ. STANISŁAW GOLEWSKI

PERU A PROBLEM KOLONIZACYJNY POLSKI

Roczny przyrost naturalny ludności Polski, wynoszący przeszło pół miljona głów, z ciągle wzrastającem bezrobociem z powodu kryzysu ekonomicznego tak w Polsce, jak i w całym świecie, stają się niebezpiecznemi czynnikami dla życia państwa. Stan ten będzie trwał jeszcze niejeden dziesiątek lat, potęgując z roku na rok stopień niebezpieczeństwa.

Naturalny przyrost ludności stwarza problem głodu ziemi, a tem samem wytwarza w masach ferment emigracyjny. Brak nastawienia naszego handlu i przemysłu na rynki zamorskie potęguje jeszcze bardziej stan przeludnienia i bezrobocia.

Z powodu 150-letniej przerwy w naszem życiu państwowem jesteśmy w stadjum odradzania naszej państwowości, pochłonięci całkowicie sprawami wewnętrznej reorganizacji; za mało pogłębialiśmy problem kolonizacyjny i jego znaczenie dla Polski, traktując sprawy emigracji, jako zło konieczne.

Jednym z wielu środków zaradczych w tej krytycznej sytuacji państwa jest: 1) nadanie działów ziemi bezrolnym i 2) dostarczenie warsztatów pracy rzeszy bezrobotnych przez znalezienie nowych rynków zbytu dla produkcji polskiej.

Mała aktywność, często nieobecność, a najczęściej brak należytej i celowej organizacji naszych placówek handlowych zagranicznych, oraz tak dawniej, jak i obecnie, brak własnej dobrze zorganizowanej floty handlowej spowodowały, że zamorskie rynki zbytu były i są opanowywane przez państwa obce — te przyczyny powodują zastój w produkcji i potęgują bezrobocie.

Następnie, Polska dla owej nadwyżki półmiljonowej rocznej nie posiada dostatecznej ilości terenów własnych, a więc siłą rzeczy zmuszona jest ich szukać poza obrębem swych granic i uzyskać je może tylko drogą koncesyj.

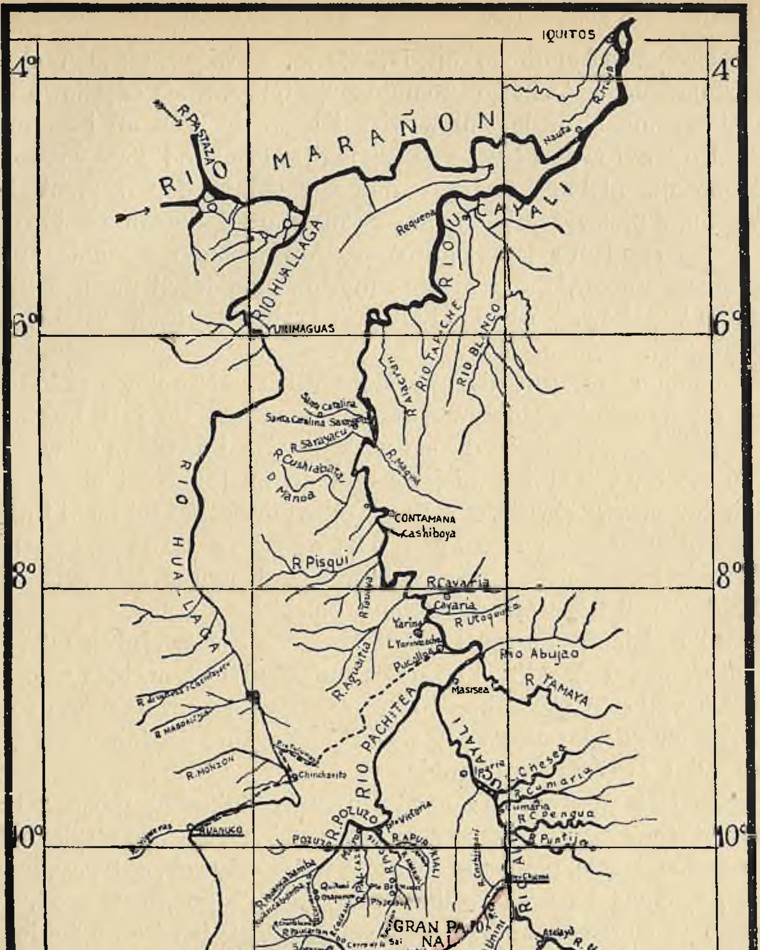
Takie koncesje otrzymywały już osoby prywatne i rozmaite towarzystwa na terenach Brazylji, Argentyny i Peru oraz innych krajów Ameryki Płdn. Ale chłop polski na owych terenach nigdzie nie może osiadać w tak zwartej masie, jak w Peru i nigdzie nie spotka się z tak życzliwem przyjęciem, jak w republice peruwjańskiej. W Peru niema takiego szowinizmu, jaki istnieje w Brazylji i Argentynie, a głównym powodem niepowodzeń kolonizacyjnych w tym kraju była dotąd karygodna nieudolność szefów imprez kolonizacyjnych.

Podczas mego czteroletniego pobytu w Peru (od 1930—1934) miałem możność dokładnego przestudjowania tak życia państwowego, jak socjalnego i handlowego.

Z rozmów, jakie prowadziłem z rozmaitemi osobistościami tak ze sfer politycznych, jak rządowych, wywnioskowałem, że rząd peruwjański traktuje sprawę kolonij polskich bardzo przychylnie, gdyż uważa to za jedyny środek wzmocnienia i poparcia rasy białej w państwie, której procentowość — 5% — wobec sześciomiljonowej ludności nasuwa bardzo smutne horoskopy na przyszłość.

Jeżeli do tego dodamy, że w Peru znajduje się przeszło sto pięćdziesiąt tysięcy Japończyków i Chińczyków, którzy już owładnęli drobnym handlem i częściowo wielkim, a sięgają po przemysł, to zrozumiemy, z jaką radością rząd Peru przyjąłby kolonizację polską (nie chce niemieckiej z powodu lex Delbrück 1913 r. — włoska wstrzymana dekretem Mussoliniego), ale pod warunkiem, by była dobrze zorganizowana i nie przysparzała kłopotów, jak to było dotychczas. Przytem chciałby, żeby ta sprawa była przedmiotem umów między obu państwami, a to w celu uniknięcia wyzysku kolonistów ze strony osób prywatnych, czy też towarzystw, co uważam za zupełnie słuszne i racjonalne.

Peru posiada powierzchnię trzykrotnie większą, niż Polska, przy zaludnieniu około 6 000 000. Całe terytorjum Peru pod względem gospodarczym i zaludnienia dzieli się, licząc od brzegu Pacyfiku w kierunku wschodnim, na: 1) Costę, t. j. pobrzeże Pacyfiku, najgęściej zaludnione przez białą rasę i trochę uprzemysłowione, 2) Sierre — do 3 500 m n. p. m., rolniczą, zamieszkaną przeważnie przez Indjan Kiczua, osiadłych rolników, 3) Punę — regjon pastwisk, zamieszkany przez tychże Indjan, zajmujących się hodowlą owiec, lam i wikunji (Costa, Sierra i Puna są bezleśne) i 4) Montanję, już po drugiej stronie Andów, od strony Atlantyku. Montanja jest to regjon, pokryty podzwrotnikowemi lasami dziewiczemi. Pod względem terenowym Montanja dzieli się na górską do wysokości 2000 m n. p. m. i nizinną, stanowiącą część dorzecza Amazonki.



Mapa sporządzona przez inż. St. Golewskiego z częścią terenów przez niego zbadanych, oraz trasą projektowanej drogi przez Gran Pajonal (Pachonal) łączącej rz. Ucayali (Montanja) z Limą, stolicą Peru.

— — — — — — trasa projektowanej drogi

Połączenia handlowego między Costą, a więc brzegiem Pacyfiku a Montanją, niema żadnego; komunikacja odbywa się częściowo bardzo niebezpiecznemi, obfitującemi w wiry i kaskady rzekami i na mułach, jest bardzo kosztowna i trwa 3–6 tygodni, zależnie od pory roku. Sama zaś Montanja nizinna tworzy administracyjnie departament Loreto o powierzchni przewyższającej obszar Polski, o zaludnieniu około 100 000. Stolicą departamentu jest Iquitos na Amazonce o zaludnieniu około 30 000 mieszkańców, teren nieuprzemysłowiony, jeżeli nie będziemy liczyli kilku tartaków. Jest to jedyny port i rynek zbytu dla całej Montanji Peruwjańskiej.

Zachodnim krańcem nizinnej Montanji, w kierunku z południa na północ, płynie potężny dopływ Amazonki — rzeka Ucayali, która bierze swój początek ze zlewiska dwóch rzek Tambo i Urubamba w miejscu zwanem Atalaya. Od tej miejscowości do miejscowości Massisea, nazywa się ten okręg Górne Ucayali; na prawym brzegu tej rzeki i na Urubambie położone są tereny koncesyjne polskie. Należy dodać, że jest to jedyna strefa, w której rząd peruwjański skłonny jest udzielić dalszych koncesyj dla kolonij polskich.

Jeżeli będziemy posuwali się po terenach koncesyjnych od północnych ich granic, t. j. od rzeki Chesea ku południowym, idąc wgórę rzek Górne Ucayali i Urubamba, to na podstawie moich sporadycznych notowań w ciągu 3 lat będziemy mieli temperaturę średnią roczną 23° C na Ucayali i 21°C na Urubambie.

Gleba jest niesłychanie urodzajna. Produkować można: trzcin cukrową, tytoń, kawę, kakao, ryż, który zbierać można trzykrotnie do roku, bawełnę, fasolę, pomarańcze, które rodzą cały rok, cytryny, banany, ananasy, rycynus i pewną roślinę, zw. „cubę" albo „barbasco", której korzenie o własnościach antyseptycznych, stały się bardzo poszukiwanym i cennym produktem eksportowym.

Hodować można: konie, krowy, świnie, owce, kozy, oraz ptactwo domowe.

Jeżeli do tego dodamy naturalne bogactwa Montanji jak: kauczuk, mahoń, palisander, orzech amerykański i wiele innych gatunków drzew, oraz drogocenne kruszce i pokłady nafty, to da nam to pojęcie o wielkiej przyszłości tego kraju, dziś zaludnionego tylko skrawkami na brzegu Ucayali, zaś brzegi rzeki Urubamby są bezludne kompletnie, nie licząc Sepy, osiedla, pozostałego po Polsko-Amerykańskim Syndykacie, składającego się z kilku rodzin Indjan Kampa i Pirów.

Na podstawie wyżej wyłuszczonych danych należałoby przypuszczać, że są to tereny najodpowiedniejsze dla kolonizacji polskiej. Pomimo jednak świetnych warunków przyrodzonych, kraj ten w obecnem poło-

żeniu dla kolonizacji nie posiada prawie żadnego znaczenia. Dlaczego? Otóż, jeżeli spojrzymy na mapę Peru, to zobaczymy, że tereny te są wciśnięte w kąt wschodnio-południowej części Montanji i stanowią jakby ślepą kiszkę w organizmie państwowym Peru.

Jedyna droga handlowa to rzeka Ucayali, i jedyny rynek zbytu to Iquitos. Ponieważ Iquitos o zaludnieniu około 30 000 m. jest nieuprzemysłowiony, nie licząc paru tartaków, więc jako rynek zbytu dla producentów Montanji nie przedstawia większej wartości. Bo jakkolwiek Iquitos jest portem na Amazonce, a więc tem samem ma połączenie z Atlantykiem i otwartą drogę dla swego eksportu do Europy, to jednak w obecnych warunkach, wobec sporego zaludnienia i nawet pewnego uprzemysłowienia brzegów Amazonki, należących do Brazylji, z portami Manaos i Para, ta ostatnia swoją produkcją uniemożliwia rozwój eksportu z dorzeczy Ucayali i Amazonki Peruwjańskiej.

Jeżeli jeszcze do tego dodamy rabunkowy system handlu, jaki prowadzą właściciele statków, przeważnie Żydzi, kursujących po Ucayali, który polega na dyktowaniu dowolnych cen na produkty i płaceniu za nie towarem, a nie pieniędzmi, to poznamy przyczyny, dlaczego mieszkańcy Ucayali produkują tylko na swoje potrzeby, a prawie nic na eksport.

Nieznajomość tych przyczyn, albo wprost lekceważenie ich przez imprezy kolonizacyjne nad Ucayali w połączeniu z karygodną nieudolnością i niesumiennością były powodem upadku kolonij polskich nad Ucayali i Urubambie.

Własna linja rzeczna, mająca połączenie z linją transatlantycką: Gdynia—Manaos, rozwiązałaby sprawę całkowicie. Wymaga to jednak inwestycji wielkich kapitałów i może mieć rację bytu tylko wówczas, gdy kolonje już produkować będą na eksport. Wobec tego ta droga, jako rynek zbytu, narazie jest nieaktualną. Trzeba więc szukać innych dróg handlowych dla kolonji, mniej kosztownych, krótszych i dających szybszy obrót włożonego kapitału: słowem trzeba szukać innych rynków zbytu, bliższych, w samem Peru, zostawiając inne do czasu rozwoju kolonji.

Tym rynkiem zbytu jest Costa, t. j. brzeg Pacyfiku, najgęściej zaludniony, najbardziej potrzebujący produktów Montanji: tytoniu, ryżu, fasoli, kawy, kakao, ryb wód słodkich, mięsa, pomarańcz, cytryn, drobiu, barbasco i drzewa.

Costa jest to kraj prawie pustynny, bezleśny, z małemi oazami w dolinach górskich potoków. Produkuje bardzo mało z wyjątkiem cukru, wódki, wina, pszenicy, jęczmienia i kartofli. W większości wypadków inne produkty, które rodzi Montanja, sprowadzane są od sąsiadów z Chile, Ekwadoru, Boliwji i Argentyny, a drzewo nawet z Ameryki Północnej.

Ale jak wyżej zaznaczyłem Montanja niema żadnego połączenia handlowego z Costą. Ma tylko trzy połączenia komunikacyjne: Via Pichis , via Cajamarca i via Tambo—Puerto Ocopa. Są to drogi bardzo uciążliwe i długie, a podróżowanie po nich bardzo kosztowne i niebezpieczne, szczególnie w porze deszczowej. Podróż po nich trwa zwykle 3—6 tygodni. Połączenie lotnicze, jakie tu istnieje, z powodu swej drożyzny nie wchodzi w rachubę.

Na początku 1930 r. znalazłem się nad Ucayali, gdzie przyjechałem z pierwszą grupą kolonistów na tereny spółdzielni osadniczej ,,Kolonja Polska"; w ciągu roku pracowałem tam, jako inżynier kolonji. To mi dało możność obserwowania życia kolonji i zbadania przytem warunków glebowych, klimatycznych i zdrowotnych terenów, przeznaczonych na kolonizację nad rzekami Ucayali i Urubamba.

Rezultatem moich badań był wniosek, że pomijając karygodne błędy administracji kolonji, kolonje muszą upaść z powodu braku połączenia handlowego z Costą, t. j. brzegiem Pacyfiku, najbardziej handlowym, najbardziej potrzebującym płodów Montanji.

To też widząc niesłychaną urodzajność tych terenów, ich zdrowotność i dobry klimat, jak też wiedząc o konieczności posiadania przez Polskę terenów kolonizacyjnych, postanowiłem na własne ryzyko i własny koszt szukać poprzez Kordyljery najkrótszego przejścia, łączącego pewne miejsce na Górnem Ucayali, zw. Chicosa, dostępne cały rok dla żeglugi, z istniejącą już drogą samochodową w kolonji angielskiej ,,Perené" (Peruvian Corporation), położoną nad brzegiem rzeki Perené, a mającą połączenie w Oroya z linją kolejową, idącą do Limy, stolicy Peru.

Po długich żmudnych i kosztownych badaniach, udało mi się znaleźć najkrótsze dogodne połączenie. W dodatku przeszedłem mało znany do tego czasu step, słynny ,,Gran Pajonal". Z przebytych terenów zdjąłem plan topograficzny, zbadałem warunki klimatyczne, zdrowotne i glebowe.

Na podstawie zebranych danych opracowałem projekt drogi samochodowej o długości 200 km. Plan złożyłem w Ministerstwie de Fomento (Dobra Publicznego) w Limie. Propozycja moja w zasadzie została przyjęta.

Projekt drogi znalazł jednogłośne przyjęcie i poparcie w prasie peruwiańskiej wszelkich odcieni i uważany jest jako jedyna nadzieja na wyrwanie Montanji z impasu gospodarczego przez stworzenie tej nowej arterji przedewszystkiem handlowej i komunikacyjnej z resztą Peru, z którą dotychczas związana jest tylko geograficznie.

Przez otwarcie tej drogi, nowy świat o niewyczerpanych bogactwach naturalnych byłby otwarty dla eksploatacji przedewszystkiem polskiej.

Podróż do Limy z Górnego Ucayali, która dzisiaj trwa od 3-ch do 6-ciu tygodni, dzięki mojej drodze trwałaby tylko jedną dobę: z Chicosy do kolonji angielskiej „Perené" 200 km drogi samochodowej — 5 godzin, z kol. „Perené" do stacji kolejowej Oroya, przez Tarmę drogą samochodową — 11 godzin i z Oroya koleją do Limy — 8 godzin, razem — 24 godziny.

Ponieważ byłoby to pierwszem połączeniem lądowem dwóch oceanów: Spokojnego z Atlantykiem przez Amazonkę, Ucayali i wyżej wymienioną drogę do Limy, przeto niesłychanie szybko rozwinąłby się ruch tranzytowy. Z drogi tej korzystałaby i Brazylja, oraz państwa sąsiadujące z Peru nad Pacyfikiem, a to w celu uniknięcia drogi okrężnej po przez Kanał Panamski lub Magiellan.

To też położone kolonje polskie wzdłuż projektowanej przeze mnie drogi i na terenach koncesyjnych nad Ucayali, znalazłyby się w niesłychanie korzystnych warunkach ekonomicznych: to by im zapewniło szybki i trwały dobrobyt. Dlaczego?

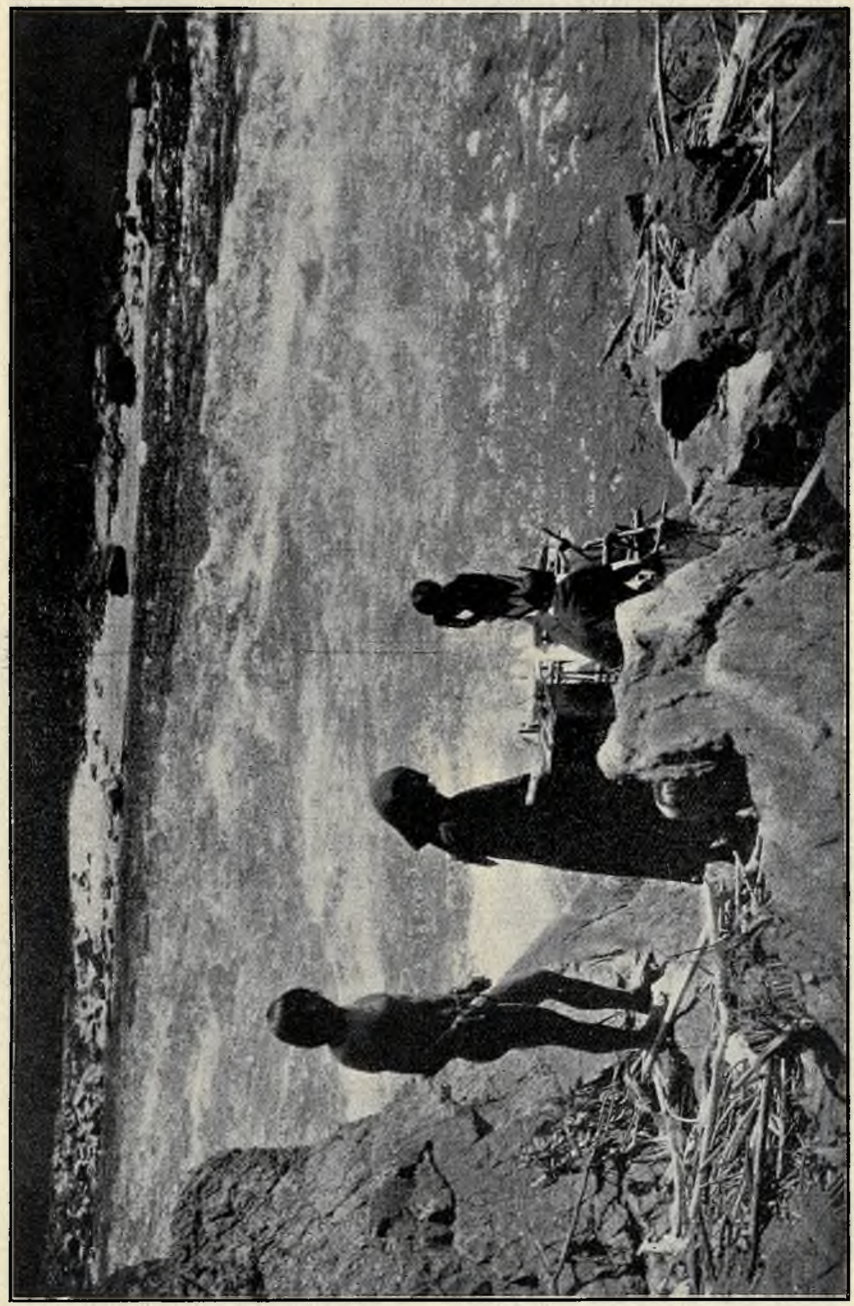
1. Kolonista polski miałby tam zapewniony zarobek przy budowie drogi; toby mu dało płynną gotówkę do ręki, a tem samem odpadłaby piecza rządu polskiego, czy Zarządu Kolonji w dawaniu zapomóg kolonistom na pierwszy okres;
2. koloniści polscy, otrzymując działki wzdłuż pierwszorzędnej arterji komunikacyjnej, owładnęliby handlem w najrozmaitszych jeg postaciach, przytem mógłby się rozwinąć handel polski;
3. koloniści osiadający nad brzegami Ucayali przy rozwoju kopalń naftowych, mieliby też zapewnione zarobki, a przy znanej pracowitości i zapobiegliwości polskiej, staliby się w szybkim czasie panami położenia nad rzeką Ucayali, gdzie też mogłyby łatwo powstać najrozmaitsze placówki polskie handlowo-przemysłowe i
4. oddając do dyspozycji kolonistom ów słynny „Gran Pajonal", który łącznie z małymi stepami stanowi powierzchnię około 150 km kw. o niesłychanie urodzajnej ziemi, łagodnym klimacie i wzniesieniu n. p. m. do 1300 m, postawiłoby ich w wyjątkowo korzystnych warunkach hodowlanych. Bo na terenach tych, jako stepach, pokrytych bujną, słodką trawą, mogliby rozwinąć hodowlę bydła i owiec, mając zapewniony zbyt na produkty mleczne w samej Limie, od której dzieliłby ich tylko jeden dzień drogi samochodowej. Ze względu na swoje położenie n. p. m. możnaby też siać i pszenicę.

Jakie korzyści osiągnąć można przez zrealizowanie tego projektu?

1. otrzymanie tą drogą tak potrzebnych Polsce terenów dla kolonizacji celowej, racjonalnej i skoncentrowanej na jednym obszarze jednego państwa;
2. umożliwienie kolonizacji już otrzymanych terenów nad Ucayali i Urubambą, które bez projektowanej drogi nie przedstawiają obecnie żadnej wartości osadniczej i
3. załatwienie w ten sposób sprawy kolonizacji, stworzy podstawę dla naszej ekspansji handlowej nietylko na terenie Peru;
4. w ten sposób Polska znalazłaby nareszcie racjonalne i ujęte w pewne łożysko ujście dla owej półmiljonowej nadwyżki rocznej ludności, rozwiązując może częściowo i sprawę bezrobocia i
5. dałoby możność i podstawę dla rozwoju w przyszłości żeglugi polskiej przez utworzenie linji okrętowych transoceanicznych: Gdynia—Callao (Lima), Gdynia—Para—Manaos, oraz rzecznej: Manaos—Iquitos— tereny kolonizacyjne nad Ucayali i Urubamba.

Organizacja, rozwój i ugruntowanie się tej czy innej linji oceanicznej zależne jest od zdrowej i celowej polityki kolonjalnej polskiej. A więc przedewszystkiem musimy zdecydowanie dążyć do uzyskania terenów o dużej pojemności kolonizacyjnej i na terenie jednego państwa, wykorzystując w tym celu tak koncesje uzyskane przez osoby prywatne, jak i towarzystwa, czy też starając się je uzyskać drogą bezpośrednich pertraktacyj z odnośnym rządem. Następnie produkcja kolonji polskich winna być nastawiona przedewszystkiem pod kątem interesów polskich. Kolonista polski winien produkować przedewszystkiem to, czego Polska potrzebuje dla siebie, dla rozwoju swego przemysłu, zależnego od surowców zagranicznych.

Z tego wynika, że państwo winno przeprowadzić, lub też pod silną kontrolą państwa, winna być przeprowadzona organizacja kolonji, a kolonista polski winien być traktowany przez państwo jako ten pionier, który stwarza nowe podwaliny dla potęgi zamorskiej Polski.



Przeprawa tratw przez bystrzyny i wiry „Uachiari" na rzece Perené, w Kordyljerach.



Typy Indjanek-góralek, sprzedających suche liście „coca", które żują mulnicy, mieszając je z wapnem gaszonem. Coca jest to roślina, z której wyrabiają kokainę.



Typ dzikiego Indjanina ze szczepu Kampa w stroju „galowym".



Typ cywilizowanego Indjanina-górala z plemienia Kiczuna w „poncho".



Dolina rzeki Chirociari w Kordyljerach.



Rynek w angielskiej kolonji Perené (Peruvian Corporation).



Tymczasowe obozowisko dzikich Indjan Kampa.



Przeprawa tratw przez bystrzyny i wiry „Miantari“
na rzece Perené w Kordyljerach.



Autor artykułu na rzece Ucayali (dopływ Amazonki).



Lamy — juczne zwierzęta do przewożenia lekkich ładunków w regjonach wiecznych śniegów w Kordyljerach.

WIKTOR OSTROWSKI

POLSKI ATAK NA ANDY

Dlaczego Andy? Dlaczego wybrano akurat te góry, góry leżące na drugiej półkuli, w odległości przeszło 16 000 kilometrów od Polski? Złożyło się na to wiele przyczyn. Sport wysokogórski jest sportem przestrzennym i sportem... odkrywczym. Ten czynnik odkrywczy gra w alpinizmie rolę decydującą; być tam, gdzie dotąd nikt nie był, wejść na niezdobyty dotąd szczyt, zbadać ziemię nieznaną!...

Niedużo takich białych plam pozostało na mapach naszego globu. Jednym z obszarów niezbadanych są właśnie Kordyljery, a ściślej biorąc, Cordillera de los Andes, najwyższe szczyty obu Ameryk. Łańcuchy górskie, ciągnące się od Panamy wzdłuż całego zachodniego brzegu kontynentu Ameryki Południowej aż do Patagonji, aż do Ziemi Ognistej, były terenem licznych wypraw alpinistyczno-naukowych angielskich, niemieckich, amerykańskich i włoskich, ale jeszcze będą nadal przez długie lata posiadały całe połacie zupełnie niezbadane i nieodkryte. Ogrom ich, tysiące kilometrów turni i grzbietów górskich o bogactwach niezbadanych, o klimacie — od zwrotnikowego aż do — polarnego, wymaga jeszcze wielu lat pracy poznawczej, pracy pionierskiej. Są i będą terenem rywalizacji narodów, przodujących w dziedzinie alpinizmu odkrywczego, są i będą terenem najszlachetniejszej walki człowieka z przyrodą w celu poznania naszej Ziemi.

To był czynnik zasadniczy, to zwróciło zainteresowanie polskich alpinistów na te góry. Pozatem ich wysokość, sięgająca 7 000 m nad poziomem morza umożliwiała przeprowadzenie badań nad wpływem wysokości (niskie ciśnienie i ubogie w tlen powietrze) na pracę organizmu ludzkiego.

Komitet Organizacyjny wyprawy, przewodnictwo którego objął kapitan M. B. Lepecki, spotkał się z daleko idącem zrozumieniem i poparciem nietylko czynników państwowych, lecz i społeczeństwa. Ofi-

cjalny protektorat nad wyprawą objęła Liga Morska i Kolonjalna oraz Polskie Towarzystwo Tatrzańskie. Warszawskie Koło Wysokogórskie poparło wyprawę i większość jej członków rekrutowała się z tego Koła. Ustalono, że uczestników będzie sześciu, przyczem każdy oprócz kwalifikacyj alpinistycznych musiał podczas wyprawy opracować pewien dział jemu wyznaczony. Kierownictwo wyprawy objął dr. K. Narkiewicz (fizyk), pozatem jako członkowie wyprawy weszli: dr. J. K. Dorawski (lekarz), inż. S. Daszyński (geolog), inż. A. Karpiński (meteorolog), inż. S. Osiecki (operator filmowy) i W. Ostrowski (fotograf).

Prace przygotowawcze trwały prawie rok. Do prac wstępnych należało opracowanie ekwipunku wyprawy. Bogaty w doświadczenia osobiste i relacje zagranicznych wypraw w góry wysokie, opracował A. Karpiński zupełnie oryginalny typ ekwipunku. Licząc na olbrzymie skoki temperatury i biorąc pod uwagę osłabienie organizmu na dużych wysokościach, od ekwipunku wymagało się, aby był bardzo lekki i bardzo ciepły. Zastosowano tak zwany system wielowarstwowy, inaczej mówiąc, wkładano cały szereg cienkich i lekkich warstw, które w sumie nie obciążały wagą, natomiast doskonale utrzymywały ciepło. Zupełnie oryginalnym i bardzo dobrym okazał się projekt butów na stałe połączonych z rakami. Usuwało to niebezpieczeństwo odmrożenia nogi, skrępowanej mocnem zaciśnięciem wiązań zwyczajnego raka. „Rakobuty" te oddały wyprawie podczas prac na stromych lodowcach nieocenione usługi i śmiało można stwierdzić, że tylko dzięki tym butom Narkiewicz i niżej podpisany z biwakowania na Aconcagua wyszli z... „całemi nogami".

Namioty, uszyte z impregnowanego jedwabiu spadochronowego, z podłogą i podwójnemi ściankami, ważyły niecałe trzy kilogramy, a dawały dobrą ochronę przed wiatrem i mrozem. Cały ekwipunek został wykonany w kraju i z materjałów krajowych.

W pierwszych dniach grudnia ubiegłego roku, a więc na początku lata południowej półkuli, wyprawa znalazła się w Buenos Aires pod troskliwą i serdeczną opieką naszej placówki dyplomatycznej. Władze argentyńskie żywo zainteresowały się wyprawą. Instytut Geograficzny Argentyny chętnie udzielił map terenów projektowanych badań. Niestety, mapy te okazały się wręcz fantastyczne i pożytku z nich nie było. Po konfrontacji map: argentyńskiej, chilijskiej i amerykańskiej (U. S. A.) można było tylko wzruszyć ramionami i schować barwne mapy na pamiątkę.

W Buenos Aires rozejrzawszy się w stosunkach i uzbierawszy (nader szczupłe) informacje o terenach nas interesujących, postanowiliśmy podzielić wyprawę na dwa okresy: zbadanie grupy górskiej

Ramada, a następnie przerzucenie się na południe i wyjście na najwyższy szczyt obu Ameryk — Aconcagua. O Ramadzie wiedzieliśmy bardzo mało: wiadomem było, że ma szereg szczytów powyżej 6 000 m wysokości z najwyższym Mercedario na czele, wiadomem też było, że szczyty te są „dziewicze", że nikt jeszcze wewnątrz tego masywu się nie zapuszczał. Ramada leży blisko granicy chilijskiej w autonomicznej prowincji San Juan. Dzięki interwencji naszego posła w Argentynie p. ministra Mazurkiewicza, dostaliśmy oficjalne zaproszenie od gubernatora, a właściwie dyktatora tej prowincji dr. F. Cantoniego. To było już dużo, to była, jak się potem okazało, pomoc nietylko słowna, lecz i faktyczna, dostaliśmy bowiem do dyspozycji karawanę z 25 mułów i koni oraz czterech „baqeanos" — mulników, znających przejścia górskie aż do stóp Ramady, do Mercedario. Dalej zaczynała się ziemia nieznana.

W ostatnich dniach grudnia pożegnaliśmy się na dłuższy czas z cywilizacją i z San Juan do Tamberjas autem, a od tej oazy górskiej już konno rozpoczęliśmy wędrówkę na południowy zachód przez pasmo grzbietów Ansilta.

Wrażenie pierwszych dni podróży było przygnębiające, posuwaliśmy się przez pustynię, rozpalone podzwrotnikowem słońcem (32 stopień szerokości południowej) skały, doliny zasypane ruchomym piargiem z nielicznemi miejscami, gdzie wzdłuż brzegu potoku można znaleźć skąpe pożywienie dla naszych zwierząt.

Kordyljery, tworząc na zachodzie Argentyny podniebny mur, stanowią jednocześnie dział wód. Wilgoć Pacyfiku nie przedostaje się przez grzbiety górskie i osiada śniegiem i lodem na ich szczytach, a od Atlantyku dzieli zachodnie zbocza And — tysiąc kilometrów pustynnej pampy. Z tej strony więc upragnione deszcze też nie docierają. Ilustracją tej wiecznej suszy może być odpowiedź na pytanie, zadane w okolicy San Juan: czy dawno padał deszcz? odpowiedź brzmiała wprost niewiarogodnie — ostatni raz padał dwa i pół roku temu!!!

Pustynia Prekordyljerów ożywia się, skoro tylko otrzyma choć trochę wody. Wtedy bujna roślinność zamienia piargi dolin w kwitnące oazy. Trzeba tylko wody, a tę wodę można sprowadzić tylko z gór, tylko z rzek, biorących początek w językach potężnych lodowców. Andy „poją" kwitnące winnice i sady prowincyj San Juan i Mendoza.

Mówiąc o naszej karawanie, o tak zwanej „tropie", nie znajduję wprost słów uznania dla wytrzymałych i pracowitych zwierząt! Obładowane ciężkim bagażem od 80 do 100 kilogramów wagi, muły nasze przebywały miarowym krokiem olbrzymie dzienne etapy i to po zupełnych bezdrożach, po ostrych piargach i ruchomych usypiskach. Wystarczała im mizerna trawka wyszukana między kamieniami podczas

nocnych postojów. Marsz „tropy“ odbywał się następująco: na czele jechał na „szlachetnym“ mule baqeano i prowadził na lasso ...starą klacz z uwieszonym na szyi dzwonkiem, za nią — pysk przy ogonie, pysk przy ogonie, długim sznurem wędrowały muły bagażowe. Na noc puszczano je luzem, a rano wyłapywano na lasso gdzieś wpobliżu „dzwoniącej“ klaczy.

Z całym bagażem pokonywaliśmy przełęcze do 4 700 metrów wysokie! A był wypadek, że niektóre muły kawaleryjskie docierały do jeszcze większych wysokości.

W dolinie Pichereguas kończyły się tereny znane naszym przewodnikom. Po rozłożeniu obozu na wysokości 2 950 m, podjęto cały szereg rekonesansów, w celu wyszukania dogodniejszego zbliżenia do stóp Mercedario. W jego północno-zachodniem zboczu odkryto małą dolinkę i w jej górnej części założono obóz główny. Na tej wysokości (4 300 m) przebyto tak zwany okres aklimatyzacji. Doświadczenia ostatnich niemieckich i angielskich wypraw w góry wysokie wskazywały, że drogą stopniowego przyzwyczajania organizmu do zmniejszonego ciśnienia atmosferycznego i w związku z tem — ubogiego w tlen powietrza, można dojść do daleko posuniętej aklimatyzacji i obejść się zupełnie bez masek tlenowych. Te ostatnie naturalnie zgóry były wyłączone z naszego ekwipunku. W obozie głównym spędziliśmy kilkanaście dni, robiąc wypady na okoliczne szczyty i filary Mercedario, dochodząc coraz wyżej i wyżej. W tym okresie aklimatyzacji mieliśmy zanotowany wypadek choroby górskiej u jednego z uczestników i to na wysokości 5 200 metrów.

Choroba ta, zwana przez tubylców andyjskich „puna“ z objawami: silne osłabienie i wymioty, ustąpiła po zejściu do obozu i już na tej wysokości nie występowała.

Lekarz nasz, dr. Dorawski, przeprowadzał skrupulatne badania mierząc ciśnienie krwi i obserwując pracę serca. Jeszcze przed wyjazdem z Warszawy w Centralnym Instytucie Wychowania Fizycznego przeprowadzono przez dr. Karpińską i dr. Mazurka szczegółowe badania wszystkich uczestników, przyczem zrobiono ortodiagramy serc, aby w zestawieniu ze zdjęciami, dokonanemi po wyprawie w Buenos Aires, określić, czy dłuższe przebywanie na znacznych wysokościach spowodowało jakie stałe zmiany w organiźmie

Doktór Dorawski, żartobliwie zwany „wampirem“, pobrał w Buenos Aires próbki krwi od wszystkich uczestników wyprawy, takież próbki pobierał w czasie trwania i po zakończeniu wyprawy. Badania obrazu białych ciałek krwi nie zostały jeszcze ukończone, natomiast odkryto

olbrzymią zmianę w ilości czerwonych ciałek. Różnica ilości ich po blisko 3-miesięcznym pobycie w górach wynosiła przeciętnie 40%. Taki znaczny przyrost wskazuje na dobrą aklimatyzację organizmów.

Wpływ tej aklimatyzacji odczuwało się zupełnie wyraźnie podczas posuwania się w górę. Wystarczało spędzić noc na pewnej wysokości, aby już nazajutrz odczuwać znacznie mniej brak tlenu. Objawem wpływu wysokości było silne bicie serca, które towarzyszyło każdemu szybszemu ruchowi i zmuszało nas do bardzo zwolnionego tempa pracy. Aby wyobrazić sobie szybkość poruszania się na wysokościach powyżej 6 000 m, należy przypomnieć znany trick kinematograficzny — film zwolniony! Podobieństwo jest uderzające!

Początkowo w nocy występował tak zwany oddech Cheyne-Stoks'a, po paru szybkich i głębokich oddechach praca płuc ustawała, „powietrze uchodziło" i człowiek budził się z niemiłem uczuciem duszności. Bezsenność, na którą skarżono się początkowo — ustała po pewnym czasie.

Mercedario zdobyto trzema etapami, nocując w szturmowych namiotach na wysokościach 5 400 i 6 100 m. Trudności, w znaczeniu wspinaczki alpejskiej, wejście na Mercedario nie przedstawiało. Kolos ten na północ opada, zasłanemi częściowo ruchomemi piargami, zboczami i tarasami. Sam szczyt, o bajecznie czerwonym kolorze, nie przypominał śmigłych turni alpejskich, czy tatrzańskich, był natomiast olbrzymem w dosłownem tego słowa znaczenia, górował bezapelacyjnie nad otoczeniem i zdobycie jego wymagało ogromnej pracy serca, płuc i mięśni, ogromnego natężenia woli, aby zwalczyć apatję (wpływ wysokości) i zmusić się do posuwania w górę...

Może największe trudności techniczne nastręczało przejście stromego progu, pokrytego gęstemi penitentami. „Nieves penitentes", śniegi pokutujące! Pod tą nazwą są znane nadzwyczaj ciekawe formacje śnieżne, występujące poza Andami jeszcze tylko w górach Wysokiego Pamiru. Stalagmity śnieżne, dochodzące do przeszło dwu metrowej wysokości, wyrastające gęstemi zaroślami wprost z piargu! Olbrzymie pola tych białych, pokutujących mnichów tworzą charakterystyczny krajobraz andyjski. Ciekawem jest, że obserwując w rozmaitych częściach And, ten dziwoląg natury, stwierdziliśmy prawie zawsze zgodność kierunku „cięcia" albo raczej „szatkowania" tych śniegów z kierunkiem — wschód-zachód. To znaczy, że patrząc w kierunku wschód-zachód, widziało się iglice, stalagmity, patrząc natomiast w kierunku północ-południe — porównać je można było raczej do płaskich płyt, ustawionych równolegle jedna za drugą.

Przejście przez takie penitenty kosztowało sporo czasu i trudu, czasami trzeba było poprostu przerąbać się przez biały gąszcz.

Pomiar aneroidowy Mercedario wynosił blisko 6 800 metrów, co określa go jako drugi co do wysokości olbrzym Ameryki. Piszę — blisko, bo uwzględnione zostaną poprawki w związku z histerezą instrumentu i uzgodnione z danemi w punktach wyjściowych.

Na szczycie stanęli dnia 18 stycznia pierwsi ludzie, Polacy: Karpiński, Ostrowski, Osiecki i Daszyński. Ułożony z głazów kopczyk pozostał widomym znakiem zwycięskiego pochodu człowieka, badającego swoją Ziemię! Metalowa puszka zawiera dane o polskiej ekspedycji.

Zbliżająca się burza uniemożliwiła wzięcia ze szczytu wszystkich kierunków azymutalnych. Śnieżyca zmniejszyła widoczność do minimum. Bardzo ciekawe było obserwowane przez wyprawę zjawisko wyładowań elektrycznych. Dzięki wyjątkowej wprost suchości powietrza (czasami wilgotność względna dochodziła do zera!) każdemu włażeniu do jedwabnego namiotu czy wkładaniu sweatru towarzyszyło... silne iskrzenie. Długie iskry z nieprzyjemnym trzaskiem „wyskakiwały" z człowieka. Kolega Osiecki, który kręcił ze szczytu Mercedario widok zbliżającej się burzy, miał poważne obawy, czy czasem wewnątrz aparatu kinowego nie powstają też wyładowania, gdyż iskry skakały od wizera do jego oka i zmuszały do przerywania pracy. Na szczęście obawy okazały się płonnemi i film był nieuszkodzony.

Po kilkudniowym odpoczynku w dolinie, po zwiedzeniu nienaznaczonego na mapie jeziora Laguna Blanca, wyprawa znalazła przejście do doliny Colorado i przeszedłszy z całym bagażem (1 200 kg) przez nieznaną przełęcz wysokości 4 700 m, rozbiła obóz nad brzegiem potoków Rio Colorado.

Charakter dolin andyjskich różni się zasadniczo od dolin alpejskich czy tatrzańskich. Górną część doliny tworzy prawie zawsze ogromny kocioł, do którego spływają języki lodowców, w dolnym natomiast biegu doliny andyjskie zwężają się znacznie, tworząc wąskie kanjony o stromych, czasami nawet prostopadłych ścianach.

Pomimo twierdzenia, że na północ od Aconcagua w Andach argentyńskich już lodowców niema, wyprawa nasza odkryła w grupie Ramady dziewięć olbrzymich lodowców, mających do 10 kilometrów długości i tworzących na załamaniach fantastyczny świat turni lodowych.

Lodowce te różnią się bardzo od alpejskich. Uderza przedewszystkiem bardzo mała ilość szczelin i pęknięć. Powierzchnia jest jednostajną płaszczyzną o rozmaitych kątach nachylenia. Natomiast tam, gdzie lodowiec przewala się przez próg swego łożyska — tam tworzy się coś — co można lapidarnie określić: kalafior lodowy! Cały lodowiec zamienia

się w chaos turniczek i turni, iglic i całych kościołów z cudownego niebieskawego lodu. Nie można zaobserwować żadnej reguły, żadnego prawidła w tworzeniu się tych szczelin i seraków.

Dzieląc się na grupy, członkowie wyprawy zdobywali szczyty tego pasma górskiego i tak (w porządku chronologicznym): Karpiński i Dorawski szczyt Serra Vanda (5 250 m), Dorawski, Karpiński i Ostrowski — Serro Negro (5 500 m), Narkiewicz — Serro Ramada (6 410 m), Dorawski i Ostrowski — Alma Negra (6 120 m), Dorawski i Ostrowski — punkt kulminacyjny wsch. grani La Mesa (około 6 080 m) i Karpiński — powtarza wejście na Serra Ramadę.

Poza tem zbadano szereg bocznych dolin i ich górne piętra. Wykonano szkice topograficzne grupy Ramada, zaznaczając jej olbrzymie zalodzenie.

Przez cały czas inż. Karpiński prowadził pomiary meteorologiczne. Pogoda, dopisująca aż do chwili zdobycia Mercedario, zepsuła się następnie i prawie codziennie popołudniu śnieżyce panowały na otaczających dolinę Colorado szczytach. Meteorologja w górach wysokich tworzy właściwie zupełnie odrębną i mało zbadaną dziedzinę tej nauki.

Wpływ układów niżowych i wyżowych na podstawie synoptyki nie ma żadnego wyraźnego znaczenia na kształtowanie się pogody w obszarach wysokogórskich. Na podstawie danych o rozkładzie ciśnień na obszarze całej Argentyny, danych dostarczonych nam przez argentyńskie stacje meteorologiczne, można było stwierdzić, że silne burze śnieżne, które prawie codziennie obserwowaliśmy przez cały czas naszego pobytu w Ramadzie, nie mają najmniejszego odźwierciadlenia w stosunkach atmosferycznych obszarów nawet najbliższych Andom. Były to zjawiska o ściśle lokalnym charakterze, występujące natomiast z dużą regularnością i wielkiem nasileniu.

Pomiary zdolności chłodzącej powietrza sprawiły naszemu meteorologowi swego rodzaju niespodziankę. Otóż największą zdolność chłodzącą zmierzył on nie w Andach, nie na dużej wysokości, lecz... podczas podróży statkiem, na Atlantyku! Potwierdza to twierdzenie, że silny ziąb i marznięcie, odczuwane wysoko w górach, jest spowodowane nie wyjątkową jakoby zdolnością, chłodzącą tamtejszej aury, a poprostu — małą ilością tlenu i osłabionym w związku z tem procesem spalania wewnątrz organizmu.

Najniższa temperatura, mierzona na Mercedario na wysokości 6 100 m, wynosiła zaledwie 14 stopni mrozu, ale pamiętam doskonale, że, pomimo takiej „dziecinnej "temperatury, w nocy długo nie mogłem się zagrzać, rzucany jakby atakami febry.

Andy słyną ze swych wiatrów i ich natężeń. Odczuwały to dotkliwie nasze namioty, a w szczególności duży namiot obozowy, który musiano obniżyć i doprowadziwszy do „postaci sztormowej" obłożyć jeszcze po bokach dużemi głazami. Szybkość wiatru, dochodząca do 30 metrów na sekundę, nie należała bynajmniej do rzadkości. Suchość powietrza i stałe wiatry powodują to, że jedną z plag klimatu andyjskiego jest kurz, kurz przenikający wszędzie, chrupiący na zębach, przedostający się nawet do aparatów fotograficznych.

Przez 53 dni pobytu w Ramadzie byliśmy zupełnie odcięci od wszelkiej cywilizacji, nie widzieliśmy — człowieka. Zjeżdżając już w doliny owacyjnie powitaliśmy pierwsze drzewko, natomiast pierwszy spotkany człowiek obrzucił nas podejrzliwem spojrzeniem i dawszy koniowi ostrogi zniknął bez powitania. Wyglądaliśmy wprawdzie mocno niereprezentacyjnie, a olbrzymie rewolwery u pasa mogły wzbudzać podejrzenie, że oto „bandito chilenos" zjechali w gościnę!

W estancjach, leżących na naszym szlaku powrotnym, spotykaliśmy się z nadzwyczajną wprost gościnnością i serdecznością. „Mia casa — su casa!", mój dom — wasz dom! I rzeczywiście czuliśmy się jak wśród swoich.

Tymczasem dojechawszy do Calingasta, majątku brata gubernatora prowincji San Juan, dowiedzieliśmy się, że wczoraj w stolicy prowincji wybuchła rewolta, gubernator (nasz opiekun) został ciężko postrzelony, rząd obalony i... nasza obecność byłaby tam zupełnie nie na miejscu.

Rezygnując więc z możliwości osobistego podziękowania gubernatorowi za pomoc i gościnę, musieliśmy załadować nasz ekwipunek na wynajęty ciężarowy samochód i bocznemi drogami przedostać się do prowincji Mendoza, aby tam, w Uspallata zorganizować drugą część planu wyprawy — atak na Aconcagua.

Lato w Andach kończyło się. Już właściwie od połowy marca praca w górach utrudniona jest przez burze śnieżne, tak zwane „białe wiatry". Należało się śpieszyć. Tymczasem w Uspallata otrzymujemy sensacyjną wiadomość: parę dni przed nami przejechała tamtędy wycieczka włoskiego klubu alpejskiego, od której odłączyła się grupa sześciu alpinistów ze znanymi alpinistami R. Chobod i P. Ghiglione na czele, aby zaatakować Aconcagua!!! Już są prawdopodobnie w Puenta del Inca, już może nawet wyruszyli w dolinę Horkones.

Fakt ten wpłynął zasadniczo na los naszej wyprawy. Urok wejścia na Aconcagua tuż za Włochami prysł. Nie chcieliśmy, nie mogliśmy być naśladowcami, powtarzać drogę tylko co zrobioną!

Parę słów o Aconcagua. Szczyt ten leży na północ od prastarego szlaku z Argentyny do Chile, biegnącego przez przełęcz Cumbre de Uspallata. Odległość Aconcagua od tej ostatniej w linji powietrznej wynosi zaledwie 30 kilometrów. Fakt ten spowodował, że góra wcześnie już stała się punktem zainteresowania ludzi i do tego roku sześć ekspedycyj dotarło do jej szczytu.

Byli Anglicy, byli Niemcy, byli Włosi i Szwajcarzy (specjalnie sprowadzeni przewodnicy alpejscy). Kilkadziesiąt prób dotarcia do szczytu skończyło się niepowodzeniem, a kroniki alpinistyczne notują kilka wypadków śmiertelnych. Wszystkie wejścia odbyły się od strony zachodniej, szlakiem pierwszych zdobywców i droga prowadziła po terenie skalisto-piarżystym, omijając lodowce. Wysokość Aconcagua, mierzona tryangulacyjnie i przy pomocy aneroidów, wahała się w dużych granicach: mierzono i 7 120 m, były też pomiary, wynoszące zaledwie 6 900 m. Na mapach rozmaitych autorów wysokość ta figurowała też w rozmaitych liczbach. Nasi baqeanos z Ramady, pokazując wznoszącą się na horyzoncie sylwetkę Aconcagua, nazywali ją — El Volcan! Rzeczywiście, dłuższy czas przypuszczano, że szczyt ten jest wygasłym wulkanem i stosunkowo niedawno obalono to twierdzenie. Według dociekań Włochów Aconcagua znaczy w staroindyjskim języku — Ojciec Gór.

Pod jednym względem zgadzali się wszyscy: Jest tam „puna“ (choroba górska) i „muchio frio“! bardzo zimno! Do obecnego roku ani jeden Argentyńczyk nie był na szczycie, chociaż brali udział w wielu wyprawach.

Postanowiliśmy nie iść za Włochami i spróbować zaatakować Aconcagua od wschodu, spróbować zbadać i przejść górne piętra doliny Vacas i Relinchos. Koledzy, którzy pojechali do Mendozy, aby uzupełnić nasze zapasy żywnościowe i prześwietlić Osieckiemu nogę, (podczas wspinaczki głaz spadł mu na stopę i narzekał na ból w niej), udali się do znawcy okolic Aconcagua — komendanta strzelców andyjskich pułkownika O'Farrella. Na wiadomość o naszym planie przejścia wschodniego zbocza od doliny Vacas, pułkownik wzruszył ramionami i oświadczył, że to jest niemożliwe, bo przecie: „on widział to zbocze, ma nawet podwładnego, który próbował dotrzeć do lodowca“!

Określenie to było wspaniałym bodźcem, a robota w lodzie na siedmiotysięczną skałę kusiła bardzo. Warto było spróbować, warto było, bo iść za Włochami nie mieliśmy najmniejszej chęci.

Ruszając do Punta las Vacas obserwowaliśmy skutki olbrzymiej powodzi, która przeszła przed paru tygodniami doliną Rio Mendoza. Ciekawym był powód tej katastrofy. Otóż w jednej z bocznych dolin Tupungato lodowiec zatarasował dno doliny. Potoki spływające z wyżej położonych lodowców utworzyły w górnej części wąwozu jezioro. Malownicze jezioro było ponoć przedmiotem ogólnego zachwytu. Nie zastanowiano się tylko nad jednym, zapomiano o tem, że lód nie jest żelazobetonem, a tama z niego nie gwarantuje bezpieczeństwa. Widocznie trzęsienie ziemi, tak częste w tych wulkanicznych okolicach, było początkiem katastrofy. Barjera lodowa pękła, a w konsekwencji... „poszło" 7 mostów kolejowych, stacja, hotel i 37 kilometrów toru kolejowego! Jedyna kolej, tak zwana kolej transandino, przestała istnieć i jak nas informowano nawet nie będą próbować odbudować ją nanowo. Komunikacja więc pomiędzy Argentyną a Chile musi się odbywać albo drogą morską przez Patagonję, albo (jeżeli przełęcze nie są zawalone śniegiem) starym indyjskim szlakiem!

Dwa dni posuwała się nasza karawana złożona z 15 mułów doliną las Vacas, trzeciego dnia założono już obóz w górnej części doliny Relinchos.

Wprost przed nami wznosił się olbrzym w pancerz lodowy zakuty, cel naszej wędrówki — Aconcagua!

Na wypady, na wypatrywanie drogi, nie było czasu, musieliśmy liczyć się z każdym dniem i zdążyć wycofać się przed nadejściem śnieżyc zimowych. Odrazu następnego dnia rozpoczęliśmy atak, który trwał cztery dni. Doskonała aklimatyzacja przebyta jeszcze w Ramadzie pozwoliła nam na nieco szybsze tempo poruszania się. Rano trzeciego dnia weszliśmy wreszcie na olbrzymi, stromy lodowiec, spływający na pn. wschód. Posuwanie się tym lodowcem wymagało długiego i żmudnego bicia stopni, było bardzo męczące. „Obóz wypadowy" złożony z dwóch namiotów szturmowych ustawiono pod ogromnemi turniami lodowemi na wysokości już 6 350 m. Dwójka Karpiński-Dorawski chcąc jednego dnia pokonać ostatni odcinek drogi nie rozliczyła się z siłami i musiała wrócić do niżej położonego obozu.

Daleko pod nami płynęły wspaniałe lodowce, a na północnym horyzoncie wyraźnie rysowały się sylwetki naszych starych znajomych: Mercedario, Ramada, Alma Negra, Mesa... Morze szczytów górskich sięgało aż do widnokręgu.

Ubrani we wszystkie posiadane ciepłe rzeczy, zawinięci w ciepłe puchowe śpiwory (były one podwójne, aby grzać się nawzajem), spędziliśmy tę noc marząc o tak bliskim, a jednocześnie tak jeszcze odległym, szczycie...

Ostatni odcinek lodowca spodziewaliśmy się przebyć jednego dnia i zostawiwszy namioty i worki na miejscu ostatniego obozu, związani po dwóch na linę rozpoczęliśmy dalszą wspinaczkę. Pochylenie lodowca ciągle rosło. Drogę zagradzały szczeliny i pęknięcia, przebycie których wymagało dużo trudu i starannej asekuracji, aby nie... zjechać parę set metrów po lodzie. Zmieniano się ciągle w prowadzeniu, aby ciężką pracę kucia stopni rozłożyć równomiernie na wszystkich. Pomimo tego, że na niebie nie było chmurki, a słońce świeciło pełnym blaskiem — nie zdejmowaliśmy nic ze swego ubioru szturmowego. Mróz na tej wysokości dawał się we znaki. Im wyżej, tem częstsze musiały być odpoczynki, tem łapczywiej chwytały płuca rozrzedzone powietrze, a serce jak oszalałe łomotało w piersi.

Mam wrażenie, że przynajmniej jeszcze jedna noc spędzona w obozie ostatnim (6 350 m) znacznie ułatwiłaby nam pracę na tej wysokości, znacznie poprawiłoby przystosowanie organizmów.

Po południu weszliśmy na szeroką śnieżną grań i posuwając się nią koło godziny szóstej (zegarki nasze stanęły) weszliśmy na szczyt Aconcagua.

Rekord polski był podniesiony do wysokości 7 035 m n. p. m.!

Pierwszą rzecz, jaką zobaczyliśmy na szczycie, był czekan z powiewającą banderką włoską! Data na dokumentach, zostawionych w metalowej puszce, wskazywała, że Włosi byli na szczycie właśnie dziś, o parę godzin przed nami, byli nic nie wiedząc, że wschodnim lodowcem posuwa się ku szczytowi polska ekspedycja!

Szczyt, który przez 50 lat tylko sześć razy widział ludzi, doczekał się, że jednego dnia aż dwie ekspedycje stanęły na nim! Pierwszy siedmiotysięczny kolos, który człowiek zdobył od dwóch stron, dwoma różnemi drogami! Z Włochami (jak się potem okazało tylko czterej dotarli do szczytu) był pierwszy Argentyńczyk — porucznik strzelców andyjskich Plantamura.

Promienie zachodzącego słońca ukazały nam jeden z najdziwniejszych efektów świetlnych: na wschodzie wyraźnie rysowała się olbrzymia czarna piramida — cień, cień Aconcagua na ...powietrzu! Nie na ziemi, czy otaczających szczytach, nie na chmurach, bo chmur wogóle nie było, a właśnie na powietrzu! Poprzez ten cień doskonale widać było łańcuchy górskie otaczające dolinę Vacas.

Na zachodzie — prosta, pozioma, linja horyzontu, za którą majestatycznie znikało słońce. Pacyfik! Pacyfik, widziany przez szereg grzbietów i wierzchołków, przez całe Chile!

Mróz wzmagał się ciągle. Po chwili emocji i entuzjazmu zaczęliśmy odczuwać znów osłabienie i silne zmęczenie. Zostawiwszy na szczycie

nasz czekan z wyrytym napisem o Polskiej Wyprawie, zostawiwszy w kopcu z głazów puszkę z dokumentami, a zabierając czekan włoski i banderkę na nim uwiązaną, zaczęliśmy odwrót.

Szybko zapadający zmrok złapał nas na lodowcu, na wysokości 6 800 m. Po krótkiej naradzie Daszyński i Osiecki zdecydowali próbować zejść pomimo ciemności, bo ryzyko zamarznięcia było zbyt wielkie, natomiast ja zostałem z Narkiewiczem, który osłabiony wolał przeczekać noc na lodowcu.

W szczelinie lodowca, przywiązani do wbitych głęboko czekanów, bez namiotu i śpiworów, spędzaliśmy te niesamowicie wolno płynące godziny nocne. Mróz był bardzo silny. Nie mając w naszej „dwójce" termometru nie mierzyliśmy temperatury, lecz sądząc z trzasku lodowca, z szybkości zamarzania wyplutej śliny — mróz dochodził chyba poniżej 30 stopni.

Wygraliśmy los na loterji życia, bo nie było zupełnie wiatru! Znajdując się na wschodniej stronie Aconcagua byliśmy w cieniu wiatrów, natomiast ekspedycja włoska posuwając się zachodniemi zboczami, w sprawozdaniach swoich ciągle narzeka na mróz i wiatr dochodzący do siły huraganu!

W związku z suchością powietrza i silną operacją słońca, skóra na naszych twarzach była silnie popękana i złaziła płatami. Usta były jedną raną. Bardzo dokuczał ból — końca języka. Pragnienie pomimo mrozu było straszne, a lizanie lodu poranionym językiem sprawiało tylko ból.

Pilnując jeden drugiego i walcząc ze wzmagającą się sennością doczekaliśmy wreszcie świtu i pierwszych grzejących promieni słońca. Tymczasem Daszyński i Osiecki, dzięki starannej asekuracji liną, zeszli bez poważniejszego wypadku do namiotów w obozie 6 350 m.

Po trzech dniach zgromadziliśmy się wszyscy już w obozie dolnym, w dolinie Relinchos, gdzie dr. Dorawski znów pobrał próbki krwi i otoczył troskliwą opieką chorego kolegę, który dostał ataku sercowego.

Z Aconcagua zeszli wszyscy względnie cało, tylko Narkiewicz odmroził sobie ręce i musiał się zgodzić na amputację jednego palca.

Z pogodą udało się nam fenomenalnie, była cudowną podczas całej naszej akcji, natomiast już obóz w dolinie pakowaliśmy i ładowali w obliczu zbliżającej się burzy śnieżnej. Lato w Andach skończyło się.

W Uspallata spotkaliśmy się z powracającemi Włochami. Po serdecznych pozdrowieniach nastąpiła wymiana znaczków klubowych. Włosi wracali zaraz do Europy, a P. Ghiglione miał wziąć udział w wyprawie prof. Dyrenfurta w Karakorum.

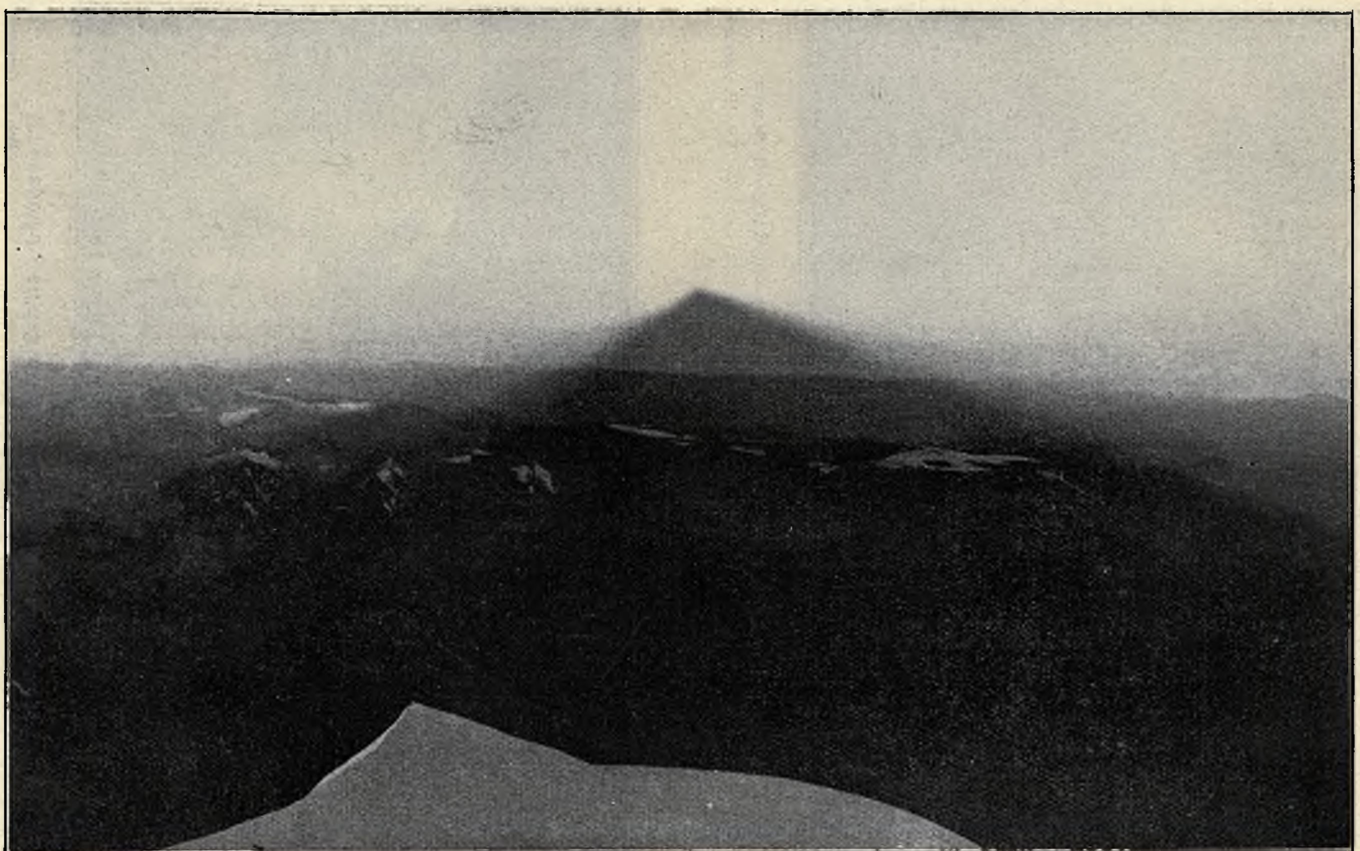
W Buenos Aires oddaliśmy się na pastwę reporterów. W czasie naszego pobytu ukazało się w prasie przeszło 140 artykułów o Polskiej Wyprawie, przyczem wydano bardzo ładne dodatki ilustrowane. W Politechnice, w zapełnionej sali, wygłoszono w języku hiszpańskim ilustrowany zdjęciami odczyt. Drugi odczyt odbył się w Domu Polskim. W instytucie Geograficznym złożono szkice topograficzne i liczne zdjęcia.

Instytut Geograficzny zatwierdził nadane nazwy i teraz lodowiec spływający z Aconcagua do doliny Relinchos nosi nazwę: ,,Ventisquero de los Polacos'', co znaczy — Lodowiec Polaków.

Pułkownik O'Farrell w Mendozie nadał członkom wyprawy odznaki Clubu Andino Mendoza, a Touring Club Argentino w Buenos Aires — swoje plakiety.

Wyprawa powróciła do kraju, przywożąc blisko 4 000 metrów taśmy filmowej, zbiory geologiczne i około 2 000 zdjęć terenów górskich.

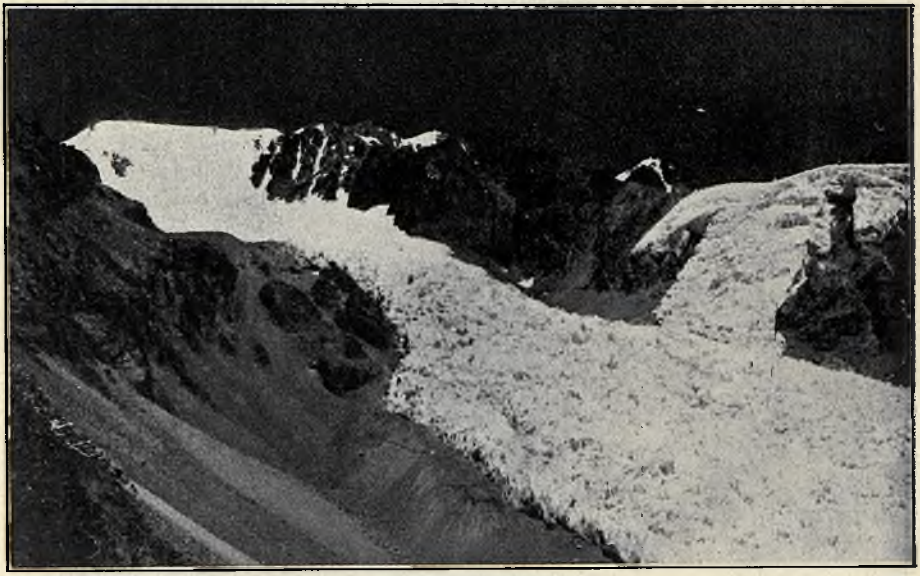
Po opracowaniu materjału pomiarów meteorologicznych i wyciągnięciu wniosków z badań fizjologicznych, zostanie opracowana i wydana książka, omawiająca dokładnie przebieg i prace wyprawy.



Cień szczytu Aconcagua. *Fot. W. Ostrowski*



Drugi wierzchołek Aconcagua (południ.-zachodni); na dalszym planie łańcuchy gór chilijskich. *Fot. W. Ostrowski*

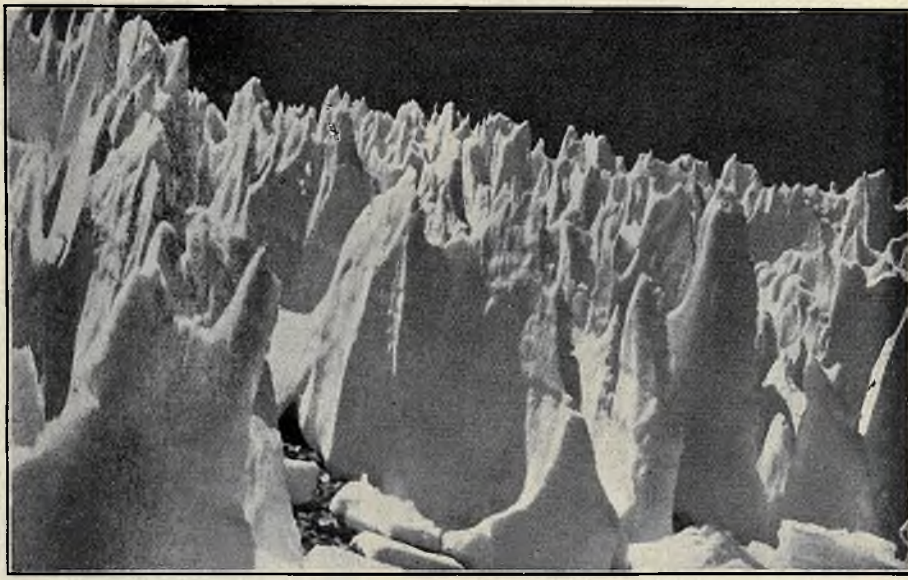


Lodowiec spływający z La Mesa w grupie Ramada. *Fot. W. Ostrowski*



„Nieves penitentes" (śniegi pokutujące)
Widok w kierunku wschod.-zachod. Forma iglicowa.

Fot. W. Ostrowski

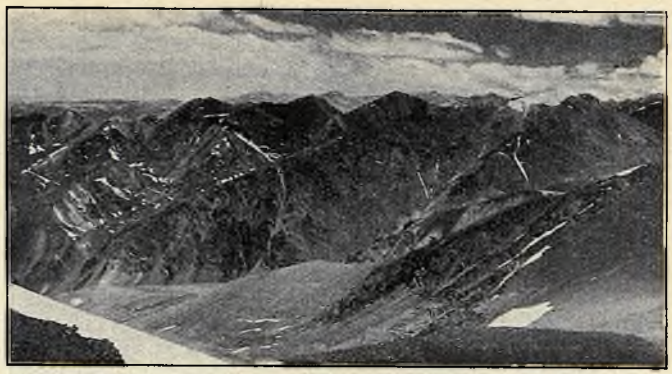


„Śniegi pokutujące" oglądane w kierunku południ.-północ.
Forma płytowa.

Fot. W. Ostrowski



Widok z Aconcagua na północ. W głębi widać Mercedario i całą grupę Ramady. Na pierwszym planie lodowce grupy El Volcan. *Fot. W. Ostrowski*



Charakterystyczny krajobraz andyjski. Zdjęcie ze zbocza Mercedario na północ. *Fot. W. Ostrowski*



Namiot „szturmowy" w obozie (4 900 m) pod przełęczą Ramada. *Fot. W. Ostrowski*



„Rakobut" z wmontowanemi kolcami. Buty te, zawierające szereg wkładek, oddały wyprawie wspaniałe usługi. *Fot. W. Ostrowski*

Dr. WACŁAW ROSZKOWSKI

NA „DARZE POMORZA“ PRZEZ ATLANTYK

Relacja przyrodnika

Gdy „Dar Pomorza“ w dniu 17 września 1933 roku odbijał od mola Wilsonowskiego, wyruszając w ośmiomiesięczną podróż zimową, miał na swym pokładzie oprócz oficerów, uczniów i załogi jeszcze dodatkowych gości: dwóch pracowników Państwowego Muzeum Zoologicznego. Dzięki uprzejmości Departamentu Morskiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu oraz Dyrekcji Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni już po raz drugi Państwowe Muzeum Zoologiczne miało sposobność korzystania z podróży „Daru Pomorza“ dla swoich celów naukowych. Tym razem z ramienia tej instytucji wzięli udział w podróży p. Janusz Nast, asystent Muzeum, oraz autor niniejszego artykułu.

Pierwsze dni przechodzą pod znakiem układania i porządkowania ogromnej ilości bagażu: tysiące słoików i epruwetek, liczne pudła i pudełeczka, siatki różnego rodzaju i kalibru, — wszystko to trzeba tak jakoś rozmieścić w dwóch naszych kabinach, ażeby było na zawołanie pod ręką; część alkoholu i formaliny trzeba rozlać z dużych blaszanek w butelki, aby je mieć zawsze gotowe do użytku. A w dodatku w pierwszych dniach podróży morskiej, jak wiadomo, zdrowie niezawsze dopisuje, co naturalnie nie ułatwia naszego zadania. Jednak po pewnym czasie wszystko zostaje rozlokowane w obszernych i wygodnych kabinach, przeznaczonych dla nas przez Komendę statku.

Wyposażenie tej wyprawy było o wiele lepsze, niż poprzedniej, przed dwoma laty, dzięki opiece, jaką roztoczyło nad nami niedawno zawiązane Towarzystwo Przyjaciół Państwowego Muzeum Zoologicznego. Tylko dzięki niemu byliśmy dość obficie zaopatrzeni w najpotrzebniejsze naczynia i przyrządy.

Od pierwszego już dnia podróży rozpoczyna się nasza praca normalna: zbieranie materjałów zoologicznych. Oczywiście w czasie biegu statku nie możemy robić zbyt wiele. Z konieczności ograniczyć się

musimy do brania co pewien czas próbek planktonu powierzchniowego. [1]) Parę razy na dzień i zwykle raz w nocy, o ile tylko szybkość statku nie jest zbyt wielka, wyrzucamy za burtę rurkę Apsteina lub siatkę planktonową, uwiązaną na kilkudziesięciometrowej lince, ciągnąc ją kilkanaście minut za statkiem i powtarzając tę operację kilkakrotnie. Wyciągniętą z wody zawartość siatki wraz z niewielką ilością wody morskiej wlewamy do słoika, dodajemy formaliny, piszemy etykietę z dokładnem wymienieniem miejsca i daty połowu i operacja skończona. W słoiku widać trochę „śmieci", w których pod mikroskopem rozpoznajemy nieraz fantastyczne, a zawsze piękne i ciekawe kształty glonów, pierwotniaków, skorupiaków i t. p.

W ciągu kilku dni mijamy niskie brzegi Bornholmu, zielone wybrzeża Szwecji i wysp Duńskich, gładko przesuwamy się po niezawsze tak spokojnej powierzchni Kattegattu i Skagerraku, wychodząc 22 września na zielone fale Morza Północnego. Tu dla zoologa jest już nieco więcej roboty. Obok statku przepływają w dużej ilości spore meduzy, żebropławy, oraz dość liczne i duże glony (Fucus). Wyławiamy je zapomocą większych, o dużych oczkach, sieci, wyrzucanych za burtę „na upatrzonego", w czem wiele pomocy nam okazują p. por. A. Kwiatkowski i p. Z. Pankiewicz, delegat Polskiego Związku Żeglarskiego. W wyłowionych meduzach znajdujemy spore brunatne skorupiaki o olbrzymich zielonych oczach (Hyperia medusarum), na fucusach siedzą przyczepione ryby barwy brunatno-zielonej, upodobnionej do barwy glonów, przedstawiciele rodziny Cyclopteridae, o zamienionych w koliste przyssawki płetwach. Na fucusach wyciągamy również liczne skorupiaki, morskie „stonogi", podobnie przystosowane barwą do roślin, wśród których żyją. Zielona barwa morza Północnego wskazuje na obfitość planktonu; jak wiadomo, naturalną barwą wody w grubych warstwach jest barwa niebieska, którą też spotykamy zawsze w wodach tropikalnych, odznaczających się stosunkowo niewielką ilością organizmów planktonowych. Inne zabarwienie wód morskich jest zawsze spowodowane znaczną zawartością w wodzie, czy to planktonu, czy też cząsteczek mineralnych.

28 września wieczorem „Dar Pomorza" zarzuca kotwicę na redzie Plymouth. Kilka dni postoju (do 3 października) wypełniamy zwiedzaniem miasta, mało produktywnemi pod względem zoologicznym wy-

---

[1]) Planktonem nazywamy kompleks organizmów zwierzęcych i roślinnych, unoszących się biernie w toni wód. Olbrzymia większość tych roślin i zwierząt to niezmiernie małe organizmy, dostrzegalne tylko przy pomocy mikroskopu. Łowi się je zapomocą specjalnych jedwabnych siatek planktonowych.

cieczkami w jego okolice, oraz kilkakrotnem odwiedzaniem niewielkiego akwarjum morskiego, mieszczącego się w tutejszej, jednej ze słynniejszych w świecie, stacji biologicznej morskiej.

Wreszcie Atlantyk; pojawiają się liczne delfiny. Im dalej na południe, tem wyraźniej woda nabiera odcieni niebieskich. Siatki przynoszą nam coraz to inne gatunki zwierzęce. Wyławiamy piękne ślimaki (J a n t h i n a) o spiralnych stożkowych muszelkach, których powierzchnia zwrócona ku górze ma barwę niebieską morza, a dolna mniej lub więcej białą; aby utrzymać się na powierzchni wody ślimak buduje z powietrza tratwę, zlepiając ze sobą liczne, otoczone śluzem, pęcherzyki powietrza; rurkopławy (V e l e l l a) w kształcie krążka, leżącego na powierzchni wody ze sterczącym ku górze, nakształt chełmu żaglem, który wiatr popycha w tę lub ową stronę; przezroczyste, galaretowate salpy kolonjalne i pojedyncze, które z wyglądu trudnoby było posądzić o pokrewieństwo z kręgowcami; piękne, metalicznie błękitne stonogi morskie (I d o t h e a m e t a l l i c a).

Robi się ciepło. 8 września pierwsze plażowanie na pokładzie, co wkrótce będzie jednem z głównych naszych zajęć, dnia następnego pierwsza kąpiel ranna pod silnym strumieniem morskiej wody z węża gumowego, co również od tego dnia powtarzać się będzie codziennie, niemal do końca podróży. Za statkiem zjawiają się dość licznie t. zw. jaskółki morskie, lotem swym rzeczywiście przypominające nieco lot jaskółek, choć oczywiście z temi ostatniemi wcale nie spokrewnione. Zdaleka mijamy Maderę i po kilku dniach, 17 października, „Dar Pomorza“ staje w La Luz porcie Las Palmas, na Gran Canaria (Wyspy Kanaryjskie).

Na wstępie przykra dla zoologów wiadomość: od dwóch lat nie było deszczu. Oznacza to dla nas wyschnięcie wszelkich zbiorników wodnych, brak fauny słodkowodnej (o którą nam najbardziej chodzi), no i oczywiście skrajne ubóstwo fauny lądowej. Podczas kilkudniowego postoju (do 22 października) zwiedzamy skromne Muzeum Kanaryjskie, zawierające stosunkowo nieliczne zbiory zoologiczne obok pięknej kolekcji czaszek Haurytów, Gwanczów i innych pierwotnych, dziś już zupełnie wytępionych, mieszkańców tych wysp. Zwiedzamy w okolicy Las Palmas suche wąwozy, łożyska wyschniętych rzek (Barrancos), których dolne cieplejsze części są zajęte przez plantację bananów, oczywiście tylko tam, dokąd można z gór doprowadzić kanałami dostateczną ilość drogocennej wody. Wycieczka na nieuprawny z powodu braku wody półwysep Isleta, o charakterze niemal zupełnie pustynnym, dostarcza nam pewną ilość drobnych bezskrzydłych owadów, chrząszczy, oraz dość licznych nocnych jaszczurek (Geckonów) o palcach zaopatrzonych w przyssawki,

dzięki czemu mogą one zręcznie biegać po gładkich pionowych skałach skalnych. Cała fauna w tej bezwodnej pustyni kryje się przed palącemi promieniami słońca pod głazy i kamienie, obficie po całej Islecie rozrzucone. O strome bazaltowe brzegi Islety z hukiem rozbijają się fale oceanu; w spokojniejszych zatoczkach szukamy zwierząt przybrzeżnych; niestety, jest ich bardzo mało; ubodzy mieszkańcy Las Palmas wyławiają skrzętnie wszystko, co żyje w morzu (mięczaki, jeżowce i t. p.) na pokarm dla siebie. Wschodnie wybrzeże wyspy, które zwiedziliśmy aż do Ingenio, ma również charakter pustynny. Z wulkanicznego, górzystego wnętrza wyspy schodzą ku wybrzeżu szerokie spłaszczone, zasłane zwaliskami głazów ujścia wąwozów górskich. Tylko gdzie niegdzie, zawsze w niewielkiej ilości, zachowały się kępy pięknej endemicznej rośliny, Euphorbia canariensis, do złudzenia przypominającej kaktusy, o gęstym, białym, silnie trującym soku. Dość gęsto rozsiane, wznoszące się na żelaznem rusztowaniu wysoko wgórę, wiatraczki pompują z głębin ziemi wodę do dużych cementowych zbiorników, z których rozchodzi się ona po okolicznych polach, głównie pomidorami zasadzonych. Oglądamy szczegółowo zbiorniki, gdyż na tej pustyni jest to jedyna ostoja fauny wodnej. Wycieczka autobusem do San Mateo pozwala wznieść się na wysokość niemal tysiąca metrów i obejrzeć wnętrze wyspy. Na otaczających szczytach górskich kondensuje się nieco pary wodnej, to też spotykamy tu znacznie obfitszą roślinność, niż na dole. Wokół liczne pola uprawne, zajęte przez winnice, kartofle, kukurydzę, laski kasztanów jadalnych; przy domach nieco pomarańcz, jabłoni, figowców. Wszędzie sporo kaktusów (Opuntia), w swoim czasie sprowadzonych z Ameryki, na których dawniej hodowano koszenilę, dla jej czerwonego barwnika. Z chwilą rzucenia na rynek tańszych farb anilinowych hodowla koszenili, tworząca niegdyś jedyne bogactwo wysp Kanaryjskich, upadła. Na dnie głębokich wąwozów szemrzą niewielkie strumyki i tam właśnie koncentruje się najbujniejsze życie zwierzęce. Lecz olbrzymie cementowe zbiorniki, przeznaczone na zapasy wody deszczowej, są zupełnie puste.

Postój na Gran Canaria, niezwykle ciekawy, był niestety zbyt krótki, bo już 22 października wyruszamy z La Luz w dalszą drogę. Przed dziobem statku zrywają się całe stada, nieraz z kilkuset sztuk złożone, ryb latających (Exocoetus volitans), aby po przeleceniu pod wiatr kilkudziesięciu metrów opaść z powrotem w fale. Pewnego dnia (25 października) wielka sensacja: złowiono pierwszego rekina. Bestja zrywała się z haka trzykrotnie, ale gdym o wpół do drugiej w nocy wyszedł na pokład dla wzięcia planktonu, wisiała już martwa u burty. Był to niezbyt wielki okaz (1 m 86 cm) ludojada Carcharias lamia.

Na Wszystkich Świętych, dnia 1 listopada, w południe, stajemy na redzie w Mindello (Sao Vicente, wyspy Zielonego Przylądka). Na zachodzie wznosi się zarys góry, w którym dopatrzono się profilu głowy Waschingtona. Przed nami na spalonem słońcem wybrzeżu rozłożone niewielkie miasteczko o ludności przeważnie murzyńskiej. Na otaczających górach widać nieco ubogiej roślinności, niżej jednak kompletna pustynia, w niektórych miejscach nawet typowe wydmy piasczyste. Tylko zarośla krzewów tamaryszkowych bronią od zasypania przez piaski nieliczne plantacje, znów zaopatrywane w wodę przez studnie wiatrakowe. Najbliższe okolice miasta to jeden wielki śmietnik, po którym spacerują psy, kury i sępy (N e o p h r o n), odgrywające tutaj rolę policji sanitarnej. Najliczniejszemi zwierzętami są tu niewątpliwie szarańczaki, pryskające na wszystkie strony z pod nogi przechodnia.

5 listopada „Dar Pomorza" opuszcza Mindello; nie ujrzymy lądu aż do Parany. W kilka dni po wyjściu nadziewa się na hak nowy rekin: tym razem jest to żarłacz niebieski (C a r c h a r i a s g l a u c u s), długości 2 m 62 cm, ciężarna samica, z której wnętrza wyjmujemy 22 zarodki rekiniąt. Sensację wywołuje również wyłowienie dużej ilości osłonic pelagicznych, P y r o s o m a, świecących pięknem jasno-błękitnem światłem. Są to swobodnie pływające kolonje, złożone z wielu tysięcy osobników, z których każdy na swoim przednim końcu posiada dwa narządy świetlne.

Zbliża się równik. 14 listopada wieczorem wynurza się z głębi morza na pokład Tryton, minister Neptuna, zapowiadając przybycie samego boga na dzień następny. Zgodnie z zapowiedzią o godz. 13 zjawia się na pokładzie brodaty i ukoronowany Neptun z trójzębem w ręku w towarzystwie swojej żony, Trytona, syren, djabłów i innych mniej lub więcej morskich lub niemorskich istot. Po dowcipnej wymianie wzajemnych grzeczności z komendantem i załogą statku odbył się tradycyjny chrzest nowicjuszów, którzy po raz pierwszy stanęli na równiku. Djabli mieli dużo roboty, gdyż ogromna większość załogi podlegała operacji. Tradycyjnie już pastwiono się najbardziej nad doktorem, porządnie dostało się i niektórym innym delikwentom. Mnie, na szczęście, tym razem przyjemność ta ominęła, gdyż byłem już ochrzczony dwa lata temu, w poprzedniej podróży „Daru Pomorza".

Od czasu do czasu przepływają obok statku mniejsze lub większe ilości rurkopławów, zwanych „żeglarzami portugalskimi" (P h y s a l i a), którym wzdęte, wystające ponad wodę różowo-niebieskie pęcherze pławne służą, jako żagle; są to organizmy kolonjalne; w wodzie u podstawy pęcherza zwisa wielka ilość polipowatych osobników, a jeszcze niżej ciągną się cienkie długie nici czułków, dochodzące w rozkurczu czasami do

10 metrów długości. Nie radzę nikomu zawierać bliższej znajomości z temi czułkami. Niezmiernie liczne, aczkolwiek mikroskopowo drobne, parzydełka ich są wypełnione gryzącym płynem, wywołującym silny ból, nietylko oparzonych części ciała, ale i sąsiednich. Boleśnie doświadczył tego na sobie p. Nast; od tej chwili zdecydowanie nie lubi tych zwierząt. Znane są wypadki śmierci po oparzeniu znacznej części ciała w czasie kąpieli. W siatkę planktonową wpadają od czasu do czasu niewielkie, ale ciekawe owady: Halobates; są to właściwie jedyne owady, przystosowane do życia na morzu; kształtem zbliżone do naszych słodkowodnych nartników, ślizgają się na swoich długich, jak narty, odnóżach po powierzchni ciepłych mórz, zdala od lądów. Od czasu do czasu nasi „rybacy" wyciągają schwytaną na wędkę jakąś rybę: tuńczyka (Thynnus thynnus), bonita (Thynnus pelamys), lub złotą makrelę (Coryphaena), mieniącą się wspaniale za życia tęczowemi barwami, szarzejącą bardzo szybko po śmierci.

1 grudnia zbliżamy się do lądu amerykańskiego. Mgły nie pozwalają wejść do zatoki Paranaguà, najbliższego celu podróży. Płytka barjera oddziela zatokę od morza otwartego i tylko wąski kanał 7-metrowej głębokości prowadzi do jej wnętrza. Ale już dnia następnego zarysowują się kontury lądu; oczekujący nas pilot wchodzi na pokład. Szeroką, długą zatoką, wśród zalesionych wzgórzy i szeregu zielonych wysp posuwamy się w głąb zatoki na redę portu, gdzie „Dar Pomorza" zatrzymuje się na dłuższy, bo 6-tygodniowy pobyt.

Nie będę opisywać przyjęcia „Daru Pomorza" przez władze konsularne polskie, przez kolonję polską i przez władze miejscowe; uczyni to zapewne ktoś inny. Dla mnie pobyt w porcie parańskim miał oznaczać przedewszystkiem włóczęgę kajakiem (wziąłem ze sobą składak gumowy i namiot) po zatoce i okolicznych rzekach, albo z workiem na plecach po wybrzeżach zatoki. Nigdy nie zatrze się w pamięci pierwsza wycieczka kajakiem o zmroku pod brzeg przeciwległy zatoki, pokryty gęstą roślinnością: silna woń lasu, chóry cykad, przedziwne, po raz pierwszy zasłyszane metaliczne kucie „kowala" (Hyla faber), brazylijskiej żabki drzewnej, której głos rzeczywiście przypomina do złudzenia uderzenie młotem w kowadło, wreszcie roje latających nad zaroślami ogników (duże chrząszcze świecące), wszystko to splata się w obraz niezapomniany.

Brzegi długiej zatoki Paranaguańskiej to przeważnie bagniste mangrowe; w nielicznych tylko miejscach spotykamy plaże piasczyste. Nawet rzeki, wpadające do zatoki, są otoczone bagnami na kilka kilometrów w głąb; podczas odpływu obnaża się powierzchnia cuchnącego bagna z niezliczonemi rzeszami dużych, jaskrawo żółto i czerwono ubar-

wionych krabów; kraby zresztą wszędzie są liczne: wśród głazów przybrzeżnych, na gałęziach drzew mangrowowych, w norach piasczystych. Poza tem świat zwierząt morskich jest w zatoce dość ubogi, gdyż wysłodzenie wód zatoki wskutek znacznego dopływu wód rzecznych nie pozwala na osiedlenie się w niej większości morskich zwierząt.

Nad zatoką rozłożyły się dwa miasteczka, Paranaguà i Antonina, oba połączone koleją ze stolicą stanu Parana, Curitybą. Niższe części wybrzeża tworzą wspomniane już mangrowe, pokryte krzewami i drzewami, wznoszącemi swe szczudłowate korzenie wysoko ponad powierzchnię mułu, z którego wysuwają się ku górze szparagowate końce korzeni oddechowych; suchsze, wyższe części pokryte są gęstwiną leśną, złożoną ze splątanych w gąszcz nie do przebycia najróżnorodniejszych drzew i krzewów, między innemi palm i paproci drzewiastych, pokrytych masą epifytów, jak np. ananasy nadrzewne, związanych w jedną nierozplątalną całość licznemi ljanami. Tylko gdzie niegdzie wąska, sztucznie wycięta, ścieżyna prowadzi od jakiejś samotnie stojącej na wybrzeżu chaty rybaka w głąb do niewielkiej zwykle polanki, wypalonej w lesie, zasadzonej kukurydzą lub bananami. Gdzieś wpobliżu chaty wykopany dół napełnia do połowy zlekka cuchnąca siarkowodorem woda, służąca rybakowi do picia, mycia i prania, faunie wodnej za siedlisko, żabom kowalom do budowy swych ciekawych gniazd, a nam za miejsce łowów. Właśnie na brzegu jednego z takich zbiorników spotkaliśmy koliste zagłębienia o średnicy 25—30 cm, otoczone pięciocentymetrowej wysokości wałem ziemnym, w których kowale (H y l a f a b e r) składają swój skrzek.

19 grudnia wyruszam kajakiem na kilkodniową wycieczkę w towarzystwie jednego z praktykantów „Daru Pomorza", inż. A. Błeszyńskiego. Wyjazd wgórę zatoki, aż do jej końca, — noclegi na brzegu, w sąsiedztwie chat (ze względu na wodę słodką) uprzejmych tubylców, — rozpaczliwa i beznadziejna walka z drobniutkiemi a krwiożerczemi moskitami, przed któremi do pewnego stopnia broni nas tylko szczelnie zamknięty namiot „Kery", — wreszcie kilkodniowa wędrówka wgórę rzeki Nhundiaguara do miasteczka Morretes i z powrotem — oto szlak naszej wędrówki. Po drodze częste zbieranie planktonu i fauny makroskopowej i wciąż się zmieniające widoki: niskie przy ujściu brzegi rzeki, rozdzielonej na nieliczną ilość łączących się ze sobą ramion, porośnięte olbrzymiem, wysokości człowieka, sitowiem; gdzie niegdzie zatoczki wypełnione kwitnącemi jak hiacenty Eichhorniami; dalej wgórę rzeki brzegi wyższe, zalesione, o zbitym gąszczu drzew i zwisających nad wodą festonach ljan, trudno dostępne; jeszcze dalej, bliżej ku Morretes, pola uprawne, kukurydzowe lub bananowe, lub dopiero przygotowane

do uprawy poręby. Nieco przed Morretes spotykamy trudne do pokonania pod prąd kamieniste stromizny o bystrym prądzie wody; trzeba wysiadać i kajak holować, notabene po nasłuchaniu się opowieści o występowaniu krokodyli w rzekach tutejszych, z których zresztą nie widzieliśmy ani jednego. Noclegi na małej plaży rzecznej, gdzie przybór wody przez noc groził zniesieniem całego obozu; burza z grzmotami i silną ulewą, przed którą znów znakomicie nas ochronił namiot o podwójnym dachu. Miasteczko Morretes, rozłożone wśród pól bananowych na tle łańcucha górskiego — Serra do Mar — oddzielającego nizinny pas przybrzeżny od wyżynnego wnętrza Parany; — oto garść wspomnień z tej wycieczki.

Na wigilję wracamy na statek; rolę choinki odgrywa przysłany z Curityby młody pinjor, znacznie podobniejszy do naszej polskiej choinki, niż użyte w tym celu dwa lata temu na Martynice liściaste drzewko mangrowowe. A nazajutrz rano, w pierwszy dzień Świąt Bożego Narodzenia, wyjazd z tobołkami do Curityby.

Linja kolejowa Paranaguà—Curityba, wielokrotnie już opisywana przez podróżników, słusznie słynie ze swej piękności. Wznosząc się stopniowo od poziomu morza na wysokośc około 1 000 m licznemi serpentynami przewija się obok stromych skalistych ścian najwyższego tu szczytu Marumbi, wśród skał przebitych licznemi tunelami, wśród przebogatej roślinności, czepiającej się każdego występu skalnego, przeskakuje ponad głębokiemi wąwozami, gdzie w gąszczu ljan i paproci szumią górskie strumienie i skaczą w dół białe siklawy. Charakter roślinności stopniowo się zmienia: wyżej pojawiają się liczne bambusy, a gdy wreszcie wydostajemy się na wyżynę, rozpoczynają swe niemal niepodzielne panowanie wspaniałe parasole pinjorów (A u r a c a r i a b r a s i l i e n s i s), tak niezmiernie charakterystyczne dla wyżyny parańskiej. Gdyby nie pinjory, lekko falisty krajobraz tej wyżyny w okolicach Curityby niewiele różniłby się od polskiego.

W Curitybie krótki popas, uprzyjemniony pobytem u pp. Wicekonsulostwa T. Cybulskich, którzy po obiedzie uprzejmie odwożą nas samochodem do oddalonej o kilkadziesiąt kilometrów osady Araucaria, do dr. J. Czakiego, którego gościnny dom stał się dla nas przez dni 9 naszym własnym domem.

Dr. J. Czaki, zamieszkały w Brazylji od lat niemal 20, oddawna już nawiązał kontakt z warszawskiem Państwowem Muzeum Zoologicznem. Zamiłowany przyrodnik-amator 10 lat temu swe bogate zbiory ofiarował naszej instytucji, pragnąc w miarę możności przyczynić się do wzbogacenia polskiej nauki; a i teraz oczekują nas liczne paki ze zbiorami, nagromadzonemi w ciągu ostatniego dziesięciolecia. To też pobyt w Araucarji upływa nam częściowo na zbieraniu bezkręgowców w rzece Iguassu,

w jej zalewach i ramionach, oraz nad jej brzegami, częściowo zaś na pakowaniu zbiorów Dr. Czakiego, które razem z nami 3 stycznia wyjeżdżają do Paranaguà na statek. Nie należy zapomnieć i o 6 żywych wężach jadowitych (Jararaca i Urutu, również dar dr. Czakiego) pieczołowicie piastowanych przez nas w specjalnej skrzynce. Prócz węży wywozimy z Brazylji 2 żywe jaszczury brazylijskie (Tupinambis teguixin), a po statku wałęsa się, ku rozpaczy mieszkańców kabin, ostronos (Nasua rufa), brazylijski przedstawiciel rodziny szopów, ofiarowany obecnie przez Komendanta „Daru Pomorza" warszawskiemu ogrodowi zoologicznemu. Rozpacz ta miała solidne podstawy, gdyż ostronos, nazwany przez nas misiem, myślał tylko o dwóch rzeczach: o jedzeniu, oraz o tem, gdzie jaką zrobić szkodę. Każdą spotkaną książkę, tytoń lub cygara, pudełko zamknięte, paczkę zawiązaną, zawartość szuflady lub szafki, roślinę w doniczce, wszystko to tępił ze specjalnem zamiłowaniem, nie mówiąc już o tem, że każdą kabinę uważał za zaciszny zakątek, w którym należy załatwiać swe potrzeby fizjologiczne. To też i później, gdy został wreszcie uwiązany, okrzyk „miś na swobodzie" stawiał na nogi całą załogę; każdy pędził do swej kabiny sprawdzić, czy misiowi nie przyszło do głowy złożyć tam wizyty. Pozatem zresztą był to pasażer bardzo miły i poza kabinami, cieszący się ogólną sympatją.

12 stycznia 1934 roku opuszczamy Paranaguà, aby w dwa dni później zawinąć znów do brazylijskiego portu Sao Francisco, w celu pozostawienia w szpitalu chorego stewarda, poczem 16-go wyruszamy ostatecznie do południowej Afryki. 4-tygodniowa podróż przez południowy Atlantyk odbyła się pod znakiem chłodu i silnego kołysania. Posuwaliśmy się w pobliżu letniej linji zasięgu gór lodowych. Pojawiają się wreszcie liczniejsze albatrosy, których w szerokościach bardziej północnych w tej podróży nie widzieliśmy wcale. Porucznik Kwiatkowski zasadza się na nie ze specjalną wędką, której ostra blaszka wrzyna się nieco w dziób albatrosa, nieumiejącego się jej pozbyć. Znakomity lotnik, wyciągnięty na pokład, żałosny przedstawia widok: nietylko nie potrafi wzlecieć z pokładu, ale i utrzymać się na nim nie może na nogach; to też po kilku niezgrabnych krokach siada, jakby wyczekując od ludzi zmiłowania. Złowione albatrosy (Diomedea exulans, zasięg skrzydeł jednego z nich wynosił 3 m 20 cm), po zebraniu z nich pasorzytniczych wszołów, puszczano z powrotem na swobodę. Pewnego dnia pojawia się za statkiem olbrzymi miecznik (Xiphias gladius); innego znów dnia otacza statek olbrzymie, chyba z 500 sztuk liczące, stado delfinów, zabawiając nas swemi skokami nad wodą; kiedy indziej łowi się na hak jeszcze jeden żarłacz niebieski.

Wreszcie 13 lutego zjawia się na horyzoncie charakterystyczny profil góry Stołowej, panującej nad Cape Town, a wieczorem, podchodząc do portu, widzimy całe miasto, jako morze migocących gwiazd. Nocujemy na redzie i dopiero następnego dnia „Dar Pomorza" przybija do molo portowego.

Pobyt w Cape Town był krótki. Zwiedzamy miasto, muzeum przyrodnicze, zawierające niewielką stosunkowo kolekcję bezkręgowców, sporo za to afrykańskich ssaków, ptaków, gadów, płazów i ryb, oraz bogate i piękne zbiory buszmeńskich rysunków ściennych z jaskiń, wreszcie grupy figur, stanowiących częściowo odlewy gipsowe z żywych buszmenów. P. Wicekonsul J. Majewski zgóry już ułatwił mi moje zadanie przez porozumienie się z Uniwersytetem Kapsztackim, którego profesor botaniki, Dr. Compton, obwoził nas swym samochodem po okolicznych zbiornikach słodkowodnych. Między innemi spotykamy jedną z ciekawszych żab afrykańskich, (Xenopus laevis), której kijanki były w swoim czasie zaliczane do ryb z rodziny sumów. Podkreślić również muszę serdeczne przyjęcie „Daru Pomorza" przez bardzo liczną miejscową kolonję Żydów polskich.

19 lutego opuszczany Cape Town, zdążając powoli do ostatniego już pozaeuropejskiego portu: Lobito w Angoli. Jedziemy wzdłuż brzegów afrykańskich, w dość znacznej jednak od nich odległości, 80—100 mil morskich; przez cały ten czas na statek zalatuje z sąsiedniego lądu duża ilość owadów, szczególniej motyli. To też na pokładzie powiewają ciągle siatki entomologiczne, gdyż trzeba zaznaczyć, że amatorów na barwne motyle, robiących przyrodnikom konkurencję, jest na statku sporo.

4 marca „Dar Pomorza" staje na kotwicy w upalnem Lobito, a zaraz dnia następnego o 6 rano trzech oficerów „Daru Pomorza" ze mną czwartym jedzie autem 400 kilometrów w głąb Angoli do kolonji polskiej w Quipeio w pobliżu Huambo (= Nova Lisboa). Płaskiem wybrzeżem okrążamy zatokę, rozłożone nad nią płytkie stawki do wydobywania soli, której białe stożki rozrzucone są na znacznej przestrzeni; mijamy ubogie osiedla murzyńskie o maleńkich trzcinowo-glinianych, najczęściej okrągłych chatkach. Niższe części wybrzeża mają charakter pustynny, niemal zupełnie roślinności pozbawiony. Nieco dalej rozpoczynają się charakterystyczne dla suchych miejscowości zarośla akacjowe. Im wyżej się wznosimy, tem roślinność przybiera na bogactwie; zjawiają się formy zupełnie dotychczas mi nieznane, jak pękate baobaby, pionowo sterczące słupy olbrzymich aloesów i t. p. Na zboczach wyżyny angolskiej auto płoszy ogromne chmary dużych szarańczaków, których

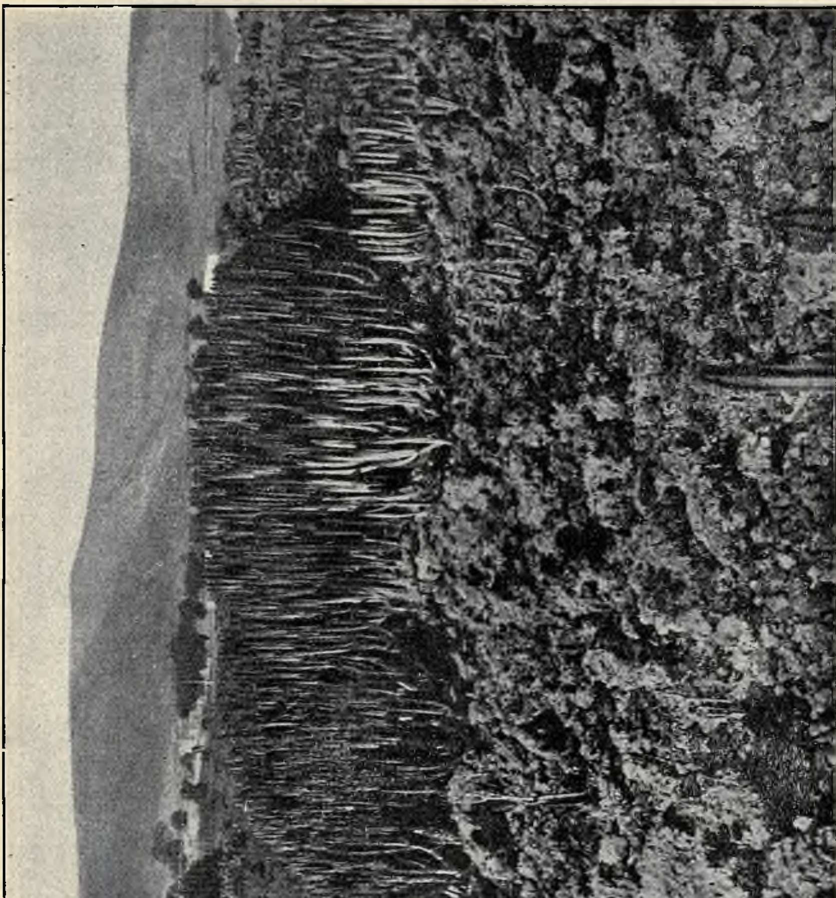
pewna ilość wpada do samochodu i oczywiście wędruje do moich zatruwaczek. Mijamy wysokie stożkowate budowle termitów. Po świetnej drodze wznosimy się licznemi serpentynami na wysokość 1 800 m. Podczas postojów polowanie na owady, głównie motyle. Nad wieczorem dostajemy się na miejsce, do gościnnych domów pp. T. Dekańskich i M. hr. Zamoyskich, u których krótki pobyt zbyt szybko nam niestety schodzi. Przez dwa dni włóczę się po plantacjach kawowych i polach kukurydzy, zbierając wszystko, co mi w rękę wpada. Drogę powrotną odbywamy w nocy, przywożąc na statek żywą panterę, dar hr. Zamoyskiego dla warszawskiego Ogrodu Zoologicznego. Bardzo szybko stała się ona ulubieńcem całej załogi, chociaż zbyt wielką wykazywała inklinację do chwytania uczniów za nogi i spodnie.

8 marca „Dar Pomorza" wyrusza z Lobito na swój najdłuższy, gdyż trwający dni 50, pobyt na morzu. Mijamy znów równik; z tego powodu odbywają się zawody sportowe, zakończone powtórnem przybyciem Trytona dla rozdania świadectw chrztu. Pewnego dnia przepływa koło burty duże stadko oryginalnych delfinów (Globiocephalus globiceps), o grubych zaokrąglonych głowach, które wysuwają z wody pionowo wgórę; z daleka robią wrażenie stadka morsów. Innego dnia łowi się znów rekin wraz z przyczepioną do niego rybką Echeneis, której część płetwy grzbietowej jest przesunięta na grzbiet głowy i zamieniona w owalną przyssawkę, służącą rybie do przyczepiania się do skóry większych zwierząt, jak rekiny, delfiny i t. p., i korzystania w ten sposób z bezpłatnej lokomocji. Dalej na północy pojawiają się w większej ilości brunatno-żółte glony pływające (Sargassum), skrzętnie przez nas łowione ze względu na dużą ilość organizmów zwierzęcych, żyjących wśród ich listkowatych rozgałęzień: liczne żółte mięczaki nagoskrzelne, o płatowatych wyrostkach skórnych, mniejsze i większe kraby, różne krewetki i inne skurupiaki, nie mówiąc już o licznych drobnych organizmach mikroskopowych — wszystko to wędruje do słoików i epruwetek z alkoholem i formaliną.

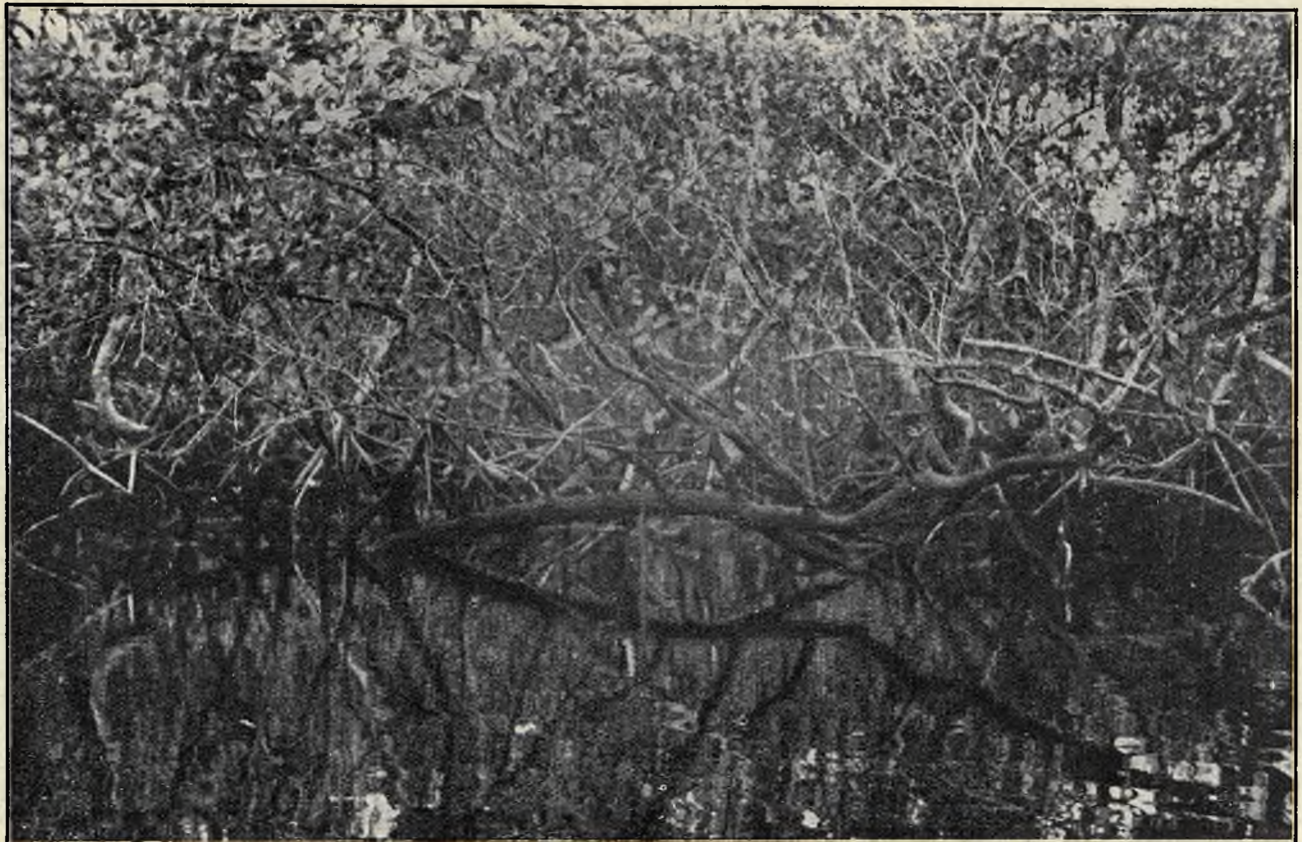
W okolicach Azorów, gdzie w poprzedniej podróży przed dwu laty „Dar Pomorza" przebył silny sztorm, i teraz morze nie daje nam spokoju. Dwa tygodnie mocnego kołysania, o przechyłach bocznych, dochodzących do 35^0—40^0, gdy przy każdym posiłku nie wiadomo, za co się chwytać rękami: czy trzymać talerz, z którego zupa leje się na kolana, czy wywracającą się szklaneczkę z winem, czy przytrzymywać uciekający wtył fotel, czy wreszcie podpierać walący się na nas stół; gdy nocny wypoczynek w sypialnej kojce zamienia się w obijanie boków o ściany kojki; gdy wszystkie sprzęty wydają przeraźliwe dźwięki, jakby się

rozbijały na drobne kawałki; wszystko to może być zabawne przez dzień lub dwa, ale stanowczo staje się nieco uciążliwe, gdy trwa 2 tygodnie.

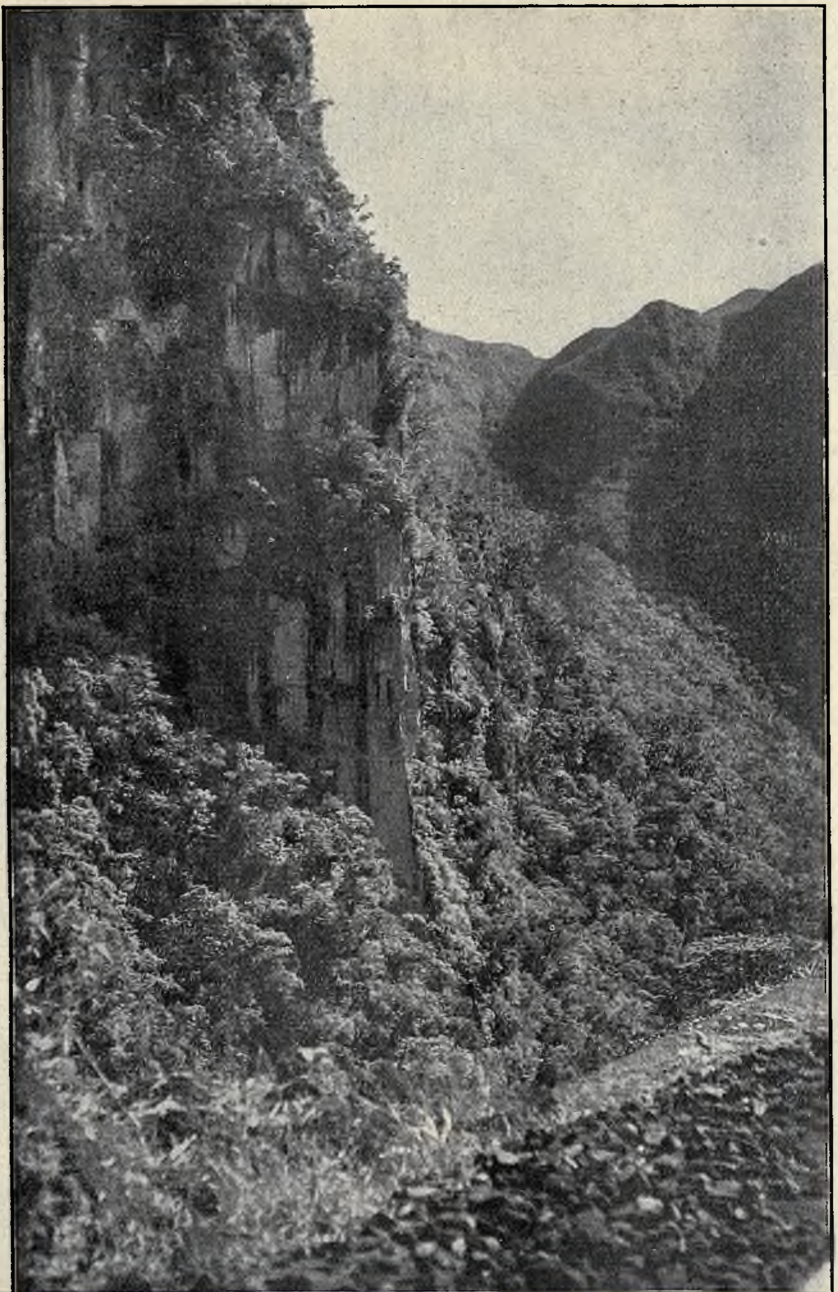
Ze względu na spóźnienie (podróż nasza obliczona została na miesięcy 7, a już trwa dłużej) „Dar Pomorza" miał nie zachodzić już do żadnego portu, podążając wprost do Gdyni. Jednak, niestety, choroba jednego z uczniów zmusiła Komendanta do zawinięcia do Falmouth (27—29 kwietnia) na postój dwudniowy, po którym natychmiast ruszamy dalej. Jeszcze nas w kanale gnębi przez dni parę brak wiatru, ale to już ostatnie dolegliwości. Morze Północne, Skagerrak i Kattegat przebywamy spokojnie pod żaglami; 9 maja Komendant rozkazuje puścić motor i Bałtyk przechodzimy szybko; 11-go maja koło godziny 14-ej przybijamy do mola w Gdyni, gdzie zaczynają się kłopoty z pakowaniem i wysyłką zbiorów do Warszawy.



Kępy endemicznej Euphorbia canariensis na Gran Canaria wśród pustynnych złomisk skalnych w szerokich, płaskich ujściach dolin (Barrancos).



Zarośla mangrowe nad Rio das Ostras w zatoce Paranaguà.



Jedna ze ścian skalnych w masywie Marumbi.



Wioska murzyńska w Angoli.



Lesiste wybrzeże zatoki Paranaguà.



Na pokładzie „Daru Pomorza"— albatros.



Na pokładzie „Daru Pomorza"— rekin leżący na grzbiecie.

STANISŁAW PRZYBYSZEWSKI JAKO FUNDATOR POLSKIEGO GIMNAZJUM W GDAŃSKU

Mija właśnie dziesięcioletnia rocznica wyjazdu Stanisława Przybyszewskiego z Gdańska, gdzie stawiał fundamenty i zręby polskiego gimnazjum. Zasługom jego, położonym nad realizowaniem pomysłu stworzenia polskiej szkoły średniej wśród Gdańszczan — poświęciły dłuższy artykuł „Wiadomości Literackie" z przytoczeniem listu Przybyszewskiego, skierowanego do Adolfa Nowaczyńskiego z prośbą o pomoc w zbiórce na polskie gimnazjum w Gdańsku.

Śledząc bacznie wszelkie fazy rozwoju polskiego życia nad Bałtykiem, korzystamy chętnie z nadesłanych nam przez rodzinę listów, rzucających niezmiernie charakterystyczne i ciekawe światło na St. Przybyszewskiego, — uważanego poniekąd za pisarza kosmopolitę, — jako na społecznika polskiego i jałmużnika dla świętej polskiej sprawy.

Nie ogłaszamy wszystkich listów w tej kwestji, nie starczyłoby bowiem na nie całej książki, — przytaczamy natomiast tylko ich ciekawą, a po śmierci pisarza jeszcze nieogłoszoną część.

Dopiero w cztery lata po światowej wojnie, w pierwszych dniach stycznia 1922 r. stało się pewne, że sen, pieszczony przez Polaków, zamieszkujących na terenie w. m. Gdańska, stanie się rzeczywistością i zamieni się w czyn. Przy podziale dawnego mienia Rzeszy niemieckiej przyznano Polakom gdańskim obszerny budynek, nadający się do pomieszczenia 9-ciu klas gimnazjalnych. Zdawało się zatem, że nic już nie będzie stało na przeszkodzie otwarciu chociażby 5-ciu narazie klas, tymczasem zapomniano o trudnościach największych, zapomniano o braku funduszów na opłatę profesorów, inwentarza szkolnego i t. d.

Wobec doniosłości, jaką miał sam fakt otwarcia gimnazjum polskiego w Gdańsku — powinny były mieć trudności urządzenia pierwszych chociażby klas znaczenie drugorzędne — a jednak były chwile, że zwątpiono już o wszystkiem i podnoszono zarzuty, iż społeczeństwo polskie nie dorosło do chlubnego i najdostojniejszego zadania co do podtrzymania polskiego gimnazjum w Gdańsku własnemi siłami.

Spadł na tamtejsze polskie obywatelstwo najszczytniejszy obowiązek, jakim wogóle pochlubić się było można, ale jednocześnie zrodził się lęk, czy uda się sprostać zadaniu.

W najtrudniejszej chwili szerzonego pesymizmu i zwątpienia wystąpił z gorącym apelem do społeczeństwa pracujący wówczas w Polskiej Dyrekcji Kolejowej w Gdańsku — pisarz Stanisław Przybyszewski. W dniu 13 stycznia 1922 r. wyszła z pod jego pióra odezwa treści następującej:

„Gdybym miał potęgę i moc słowa proroków i wieszczów, którzy najzatwardzialsze serca kruszyli, a skąpca i chciwca na hojnego ofiarnika przetwarzali! Ale w tej chwili powstydziłem się tego pragnienia. Jakto? Czyżby moje społeczeństwo miało wiedzić, jak małą względnie ofiarą okupuje korzyści, które już w niedalekiej przyszłości uzyska? Nie! Nie! Tak źle nie jest. Wojna i jej następstwa przecież nie zdołały wytępić w człowieku szlachetnych porywów, pragnienia jakiegoś wielkiego gestu, dostojeństwa hojnej i ofiarnej miłości dla ojczystej sprawy.

A cóż może być więcej ojczystą sprawą, jak właśnie wychowanie nowego pokolenia w szczerej i świętej miłości dla Polski i to na obcym gruncie, gdzie pokolenie najsilniej narażone jest na wynarodowienie i na zeschnięcie tych najżywotniejszych gałęzi, które mogłyby jaknajobfitszy owoc przynieść? Czyżby nie znalazł się jakiś człowiek w Polsce o magnackim geście i nie zdobył się na utworzenie funduszu, by gimnazjum polskiemu w Gdańsku całkowicie byt zapewnić?

Niechże zrobi tylko początek, bo niema chyba Polaka, któryby dał się od tej całej akcji usunąć i pozwolił na to, by jego cegiełka stała się niepotrzebna? Przecież istnieje tyle banków w Polsce, które przy każdej sposobności uświetniają swoje istnienie jubileuszami, przyjęciami, ucztami, stać więc je na to, by zapisać się chlubnie w złotej księdze kulturalnych usiłowań w Polsce jakąś większą sumą!

A wszechświatowe nasze firmy nie potrzebuję zaiste nawoływać, aby pochopnie skorzystały ze sposobności i okazały istotnie głębokie zrozumienie, czem może być polskie gimnazjum w Gdańsku dla całej Polski.

Sprawa gimnazjum polskiego w Gdańsku, winna przecież jaknajgoręcej obchodzić całą Polskę.

To też ani chwilę nie wątpię, że i Warszawa, Kraków, Poznań i Lwów rychło pospieszą z doraźną pomocą, jak również nie wątpię w tę wielką ofiarność tyle razy w zdumiewający wprost sposób ujawnioną przez cały świat urzędniczy w Polsce, który niema pod tym względem sobie równego w całej Europie, a już tak zwana inteligencja dostarczyła tyle bezprzykładnych dowodów swej ofiarności, że na niej bezwarunkowo polegać można.

Obecny rok zamyka 30-letni okres mej twórczej pracy.

Ponad wszelką miarę wdzięczna i hojna Polska pragnęła mnie uczcić obchodem jubileuszowym.

A każdy obchód tego rodzaju był dla mnie jedynie upokorzeniem i wstydem, bom musiał sobie uświadomić, jak mało zrobiłem i jak całkiem nie zasługuję na tę serdeczną wdzięczność i to gorące uznanie ze strony mego społeczeństwa.

Smutek tedy tylko przepełniał me serce, żem miast pięciu talentów nie zwrócił Panu przynajmniej dziesięciu, ale niewymowną rozkosz i szczęście odczuję, jeżeli te moje niezdarne, bo zbyt głęboko odczute słowa dotrą do wszystkich zakątków w Polsce i jeżeli za parę miesięcy, *w dniu 1 kwietnia będę mógł być obecny na inauguracji gimnazjum polskiego w Gdańsku.*

Ten wspaniały dzień chwały polskiego narodu będzie mi tak dostojnym i wielkim obchodem jubileuszowym, o jakich nawet w najgorętszych snach o kulturalnej misji polskiej marzyć się nie ośmieliłem".

Apel ten nie pozostał bez odgłosu i ze wszech stron zaczęły się sypać daniny, urastające do poważnych sum. Stanisław Przybyszewski, chcąc świecić przykładem, — aczkolwiek sam w wielkim niedostatku, — wszystko co posiadał, wszystko co zarobił i otrzymał z całej Polski dla uczczenia 30-o lecia pracy swej na niwie literatury, łożył na gimnazjum. W dniu 13 marca 1922 r. wysłał do redaktora „Gazety Gdańskiej", Władysława Zabawskiego, list treści takiej:

„Nieraz już prosiłeś mnie, drogi redaktorze, o jakiś utwór dla twojego pisma.

Mój Boże, czem może być taki biedny literacki utwór wobec tej wspaniałej poezji czynu, zawartej w tych paru słowach listu, który właśnie otrzymałem:

W poczuciu obowiązku obywatelskiego składa w ręce czcigodnego pana na gimnazjum polskie w Gdańsku POLMIN jeden miljon marek niemieckich, oraz zebrane drogą składek pracowników firmy — czterysta pięćdziesiąt tysięcy marek niemieckich. Czek na 1 450 680 w załączeniu.

Z poważaniem

„Polmin Towarzystwo dla Handlu
Olejami Mineral. Sp. z O."

To nie bibuła, choćby i najpiękniej nagryzmolona, to słowa przyobleczone w piękne i szlachetne ciało.

A jeżeli chodzi o estetyczne wrażenie, to wstrząs, którego ja przynajmniej doznaję wobec takiego czynu, o całe niebo przewyższa wzruszenie i wrażenia, jakichby nie mógł dać nawet bardzo piękny „utwór" literacki.

I z miłością, ciekawością, i rozkoszą, jaką mi rzadko jakiś utwór daje, wpatruję się w duszę tych pracowników-ofiarodawców, z których może niejeden zaledwie jest w stanie koniec z końcem związać, a niejedna z tych panienek zrzeka się jakiejś, może dla niej i wielkiej przyjemności na rzecz polskiego gimnazjum.

Rzadki jest ten magnat, który zgarnia strychulcem czub owej bogatej ćwierci, a mimo to wielką i kosztowną jego zasługą jest piękność magnackiego gestu. Do głębi wzruszające natomiast, gdy ktoś spełnia ofiarę z ostatniej garści na dnie.

Żaden poemat literacki nie da się porównać z poematem czynu, dokonanego w ofierze i niczem wszelka piękność wobec piękności ofiary. Dla mnie ofiarnik, to największy artysta, bo tworzy i przeżywa piękność.

Z prywatnych rozmów z najczcigodniejszym panem Wirpszą, z przepięknego prywatnego listu szlachetnego ofiarodawcy, p. Fürstenberga, który przyrzeka najgorętszy współudział w pracy naokoło sanacji i rozbudowy gimnazjum polskiego, nabrałem tego przeświadczenia, że już nie będzie potrzeba zaklęcia Słowackiego, nie będzie już potrzeba wczytywać się z cichą zazdrością w listy składek niemieckich na rzecz ich braci w Zagłębiu Ruhry, bo — czyż to tylko złudne przeczucie wiosny? — ofiara nasza bogatszym płomieniem się na naszą świętą rzecz rozżarzy.

I zaczem się zwrócę do całego społeczeństwa, które prawdopodobnie nic o tem nie wie, w jak przeraźliwie trudnych warunkach przychodzi tu w Gdańsku pracować, zwracam się dziś do dyrektorów banków, przedsiębiorstw przemysłowych, instytucyj handlowych z wielkiem i gorącem wołaniem:

Aby pospieszyli Macierzy Szkolnej na pomoc!

Wszak to miesiąc, w którym robią przeszłoroczne obrachunki, zestawiają nowe bilanse. Niechaj pamiętają o Macierzy!

O jedną garść z przepełnionej ćwierci skomlę na wielką i świętą rzecz.

A przecież ma się ku wiośnie i serca teraz gorętsze i dłoń hojniejsza, a nawet ciasna dusza sobka otwiera gościnną bramę.

Ja już nieraz korzyłem się z głęboką czcią przed ofiarnością i głębokiem poczuciem obowiązków obywatelskich i wiem, wiem — och ta wiosna w mem sercu! — że Polska w Gdańsku na ofiarnych ludziach się nie zawiedzie.

A pozatem jeszcze to uczucie szlachetnej dumy:

Dwudziestu miljonom niemieckiego świata handlowego w Gdańsku na ich „świętą rzecz", przeciwstawimy choćby tylko trzydzieści, tu w samym Gdańsku na naszą najświętszą rzecz, na:

Wychowanie naszych dzieci w nieskazitelnej czystości!"

Dnia 16 marca nadesłał Przybyszewski de redakcji „Gazety Gdańskiej", na ręce p. W. Zabawskiego, znowu dłuższy list, z którego na uwagę zasługują urywki następujące:

„Za parę dni uroczystość św. Józefa.

Stuletnia rocznica urodzin mego wielkiego i świętej pamięci Ojca, który tak usilnie wszczepiał w nas dzieci, tę wielką, gorącą miłość — która nie wywija chorągiewkami, ani nie wrzeszczy: Polska, Polska! ale w najgłębszem skupieniu wstydliwej niemal ciszy skrzętnie czyha na sposobność, by pomóc tę Polskę budować.

Cześć Ci, wielki i piękny starcze, któryś przez całe znojne życie w bezustannych ciężkich walkach z pruskimi inspektorami szkół — ojciec mój był nauczycielem wiejskim — wszystkich sił dobywał, by duszę dziecka polskiego od zagłady uchronić!

Pomnę ciężką chorobę, o jaką Cię przyprawiła denuncjacja podłego renegata[1]) za Twoją narodową działalność, bezustanne donosy, że posiadasz bibljotekę dzieł polskich, jakiej niejeden magnat w Wielkopolsce nie posiadał—bogate źródło, z któregom od dziecka chciwie czerpał! że buntujesz chłopów przeciw rządowi pruskiemu— a, najcięższa zbrodnia, że w „akademji" Łojewskiej dziecko polskie umyślnie przedrzeźnia język niemiecki.

I co za szczęście, że w tych świetlanych chwilach rozpamiętywania tych lat dziecinnych, w których corocznie składałem Ojcu moje życzenia, cały drżący, by nie pomylić się w wygłaszaniu imieninowego wierszyka — moje pierwsze próby literackie — mogę i drugiemu, obcemu człowiekowi, świetlaną zaiste chwilę zgotować:"

Tu wymienia Przybyszewski cały szereg ofiarodawców.
Wzruszający jest poprostu list do redakcji, wysłany w dniu 25 marca do W. Zabawskiego. Pisze w nim St. Przybyszewski tak:

„I pomyśleć tylko: raz po raz ośmiela się ktoś mnie obżałowywać, że „zmuszony" jestem pracować jako urzędnik kolejowy".

Z a z d r o ś c i ć m i t r z e b a t e g o z a s z c z y t u, ż e w o l n o m i w ś r ó d t y c h l u d z i p r a c o w a ć, a W a m, p r a c o w n i c y w G d a ń s k i e j D y r e k c j i K o l e i w y r a ż a m n a t e m m i e j s c u g ł ę b o k ą w d z i ę c z n o ś ć, żeście z e c h c i e l i m n i e p r z y j ą ć d o s w e g o g r o n a j a k o k o l e g ę i p r z y j a c i e l a.

Dziś jeszcze nie mogę podać dokładnie wysokości sumy, jaką nasza, nas kolejarzy — ofiara wyniesie, ale już, już sięga jednego miljona marek.

Mamy tu w Dyrekcji chłopca do posługi. Na imię mu jest właściwie Alojzy, ale nazywamy go Jankiem. Wczoraj przyszedł do mnie, nieśmiały i zakłopotany.

---

[1]) Inspektor szkolny Bieńkowski w Inowrocławiu.

— Co ci się stało ?

— Mam zaoszczędzonych pięć tysięcy marek polskich, chciałbym je dać na gimnazjum, ale boję się, że Pan moje nazwisko wydrukuje.

— A dlaczego Ty się boisz?

— Bo będą się śmiali, że tak mało!

Jestem zmuszony zdradzić tego piętnastoletniego bohatera: Alojzy Jan Murawski! A bohaterstwem dla dziecka, to rezygnowanie z kina, nawet może i z papierosa.......

Słyszycie, dzieci polskie? A wiecie wy może, z jaką radością wypisują dzienniki niemieckie w Gdańsku, że nikt nie brał tak gorącego udziału w składkach na zagrożoną niemczyznę w Zagłębiu Ruhry, jak niemiecka dziatwa szkolna?

Doniosłość tego faktu wytłumaczą Wam chyba tylko rodzice!

Coś Ci jeszcze powiem, Janku Murawski:

Istnieje jeden wielki pisarz rosyjski Tołstoj, którego czci cała Europa, jako wielkiego i świętego proroka.

Był to bardzo bogaty człowiek, ale ponieważ zabawiał się w proroka, więc orał, siał, bronował, pracował, jak prosty chłop.

Raz wracał wieczorem z pola ze swoim ratajem Fedką. Po drodze spotykają żebraka. Fedko wyciągnął dziesięć kopiejek i dał je żebrakowi.

I Tołstoj przystanął i zaczął rozważać: jeżeli Fedko daje dziesięć kopiejek, to znaczy, że dał jakiś jeden procent ze swojego majątku, który wynosi conajwyżej dziesięć rubli, a więc ja, który rozporządzam conajmniej jednym miljonem rubli, musiałbym dać odpowiednio do Fedka dziesięć tysięcy rubli.

Wielki prorok spotniał na tę myśl i — nie dał nic!

Słuchaj, Janku! Gdybym miał się dostać do raju, a Pan Bóg chciał mnie posadzić obok Tołstoja, tobym mu pokornie podziękował za ten zaszczyt, natomiast gorąco bym go poprosił, by mnie posadził obok Ciebie.

A jakie to czasem człowiek fałszywe informacje otrzymuje! Mówiono mi, że w Gdańsku — poza obrębem Dyrekcji Kolei — jest tysiące, tysiące polskich Józefów, a tymczasem znalazł się — jeden! I ten się odezwał.

„Z okazji mych dzisiejszych imienin składam na ręce Wielce Szanownego Pana załączony skromny datek na gimnazjum polskie w Gdańsku — Józef Laska".

Do listu tego dołączone było 20 (dwadzieścia) tysięcy marek.

Pokłon Ci, Panie Józefie! — Choć w części uratowałeś honor tych innych gdańskich Józefów. — Zaspali przyjście Oblubieńca, który chciał dać im szczęście ofiary.

Gdańsk, 23 marca 1923 r.

Stanisław Przybyszewski.

I tak dalej, dalej, bez końca. Żebrał, zbierał, gdzie mógł, jeździł do Łodzi, Krakowa, Bydgoszczy i wygłaszał odczyty, wystawiał „Topiel", brał udział w bankietach, wydawanych na jego cześć, a gdy po przemówieniach, wygłaszanych do prezydentów miast wręczano mu zwykle wypchane portfele lub koperty z darami pieniędzy — rozczulał się do łez i wołał: To nie dla mnie, nie dla mnie, to dla mojego najdroższego dziecka — dla polskiego gimnazjum w Gdańsku!

W czerwcu 1922 r. widzimy Przybyszewskiego w Bydgoszczy, gdzie wystawił „Topiel", a cały dochód z przedstawienia obrócił na gimnazjum. Obywatelstwo Bydgoszczy, wiedząc, że Przybyszewski obchodzi w r. 1922 trzydziestoletni jubileusz pracy literackiej, utworzyło specjalny komitet, który miał autorowi „Nad Morzem" sprawić niespodziankę. W jednym z pozostałych listów, pisanych do przyjaciół, czytamy dosłownie:

„Na starość miewam czasami chwile jasnowidzenia i wiem, do jak nieskończonej misji Bydgoszcz, jeżeli jeszcze nie dorosła, to jeszcze dorośnie.

To przez Niemców najwięcej ukochane, pieszczone, wycackane miasto, jedno z najpiękniejszych miast w Polsce — znać przeznaczono na to, by w dziejach kultury polskiej odegrało teraz niezmiernie ważną rolę, a że do tej roli dojrzało, wykazała jego magnacka ofiarność podczas mego — och, jak trudno mi ten wyraz wyksztusić — „jubileuszowego" obchodu.

Trzysta tysięcy marek na gimnazjum polskie w Gdańsku.

Sto siedem tysięcy na „Nasz Dom".

Nie koniec na tem:

Cały tydzień poświęca Bydgoszcz na zbiórkę dla gimnazjum polskiego — siedmiu najwybitniejszych ludzi w Bydgoszczy tworzy podczas wieczornej pogadanki w domu serdecznego przyjaciela z lat młodzieńczych, razem w gimnazjum w Wągrowcu spędzonych, lekarza powiatowego Dr. Józefa Górskiego, Komitet dla nieustannej pomocy celem utrzymania gimnazjum polskiego w Gdańsku".

Dalej wspomina Przybyszewski o odniesionych sukcesach we Lwowie, Wilnie, Lublinie, Krakowie, wylicza sumy, jakie zdołał tam zebrać, poczem z wyrzutem mówi o Poznaniu, który zawiódł zupełnie.

„W budowie naszej twierdzy polskiej w Gdańsku — powiada w owym liście Przybyszewski — zawiedli wielcy polscy obszarnicy i zawiódł nasz, przez literaturę polską rozpieszczony, dziś dużym majątkiem cieszący się kmiotek piastowski.

Ale to tylko nawiasem, bez złości i goryczy.

Może przyjdzie kolej i na ten już dopełniony cud, że ze „szlachtą polską — polski lud", spłynie chwila, jakieś nawiedzenie Ducha Świętego ofiarności, ale na to niechaj Bydgoszcz nie czeka.

Poznań mnie odtrącił — Bydgoszcz mnie przytuliła — a może ja, który brzemię całych wieków na sobie dźwigam, a serce moje tak młode, jak wtedy, gdym „Życie" przed ćwierć wiekiem w Krakowie tworzył — może ja Ci, droga Bydgoszczy, jeszcze się na coś zdam".

Dziękuje Przybyszewski z rozrzewnieniem pani Wandzie Siemaszkowej za wystawienie „Topieli", dziękuje prezydentowi miasta i tym wszystkim, których nazwiska w „najzłotszej" księdze szlachectwa polskiego ujawnione zostaną:

„Dziękuję wszystkim i ścielę się do nóg w największej wdzięczności — pisał Przybyszewski dosłownie, — że dozwolili mi przeżyć najwyższe piękno, jakie śmiertelnemu człowiekowi przeżyć jest dane:

Piękność ofiarnego serca ludzkiego.

Nie w ciasnem kółku najbliższej rodziny, ale w imię tej najwyższej i jedynej maksymy dla istotnego Polaka, maksymy, widniejącej na akcie fundacyjnym gimnazjum polskiego w Gdańsku.

Suprema lex: pro patria vivere et mori!

Polski Gdańsk zdawał sobie sprawę z zasług, jakie Przybyszewski położył dla gimnazjum jego, to też, gdy 10 lat temu opuszczał to miasto na zawsze, wypisano mu na pożegnanie, między innemi, słowa zapewnienia, że polski Gdańsk nigdy mu tego nie zapomni, co zrobił dla polskości u wrót Bałtyku. W sam dzień oficjalnego wyjazdu ukazało się w „Gazecie Gdańskiej" pożegnanie, napisane przez Rymwid-Mroszczaka, urzędnika Dyrekcji Kolei w Gdańsku o następującej treści:

Mistrzu!

Po wielu latach tułaczki na obczyźnie, wracasz dziś na ojczystą ziemię, do stolicy Polski.

Zamyka się za Tobą księga żywota „Wśród obcych", której karty otwarłeś przed nami, stojąc z podniesioną przyłbicą przed „forum", zdając obrachunek z lat tułaczki, którą świadczą „Twoi współcześni".

* * *

Nie po „Złote Runo" szedłeś, Mistrzu do obcych. Znamy Twą dolę i niedolę, młodość bujną i chmurną, wędrówkę o pielgrzymim chlebie, wśród dróg niewytkniętych drogowskazem, na których Ty stawiałeś żerdzie, znaczyłeś potem kroplistym, trudem, zmaganiem i walką. Walką o duszę.

Jak „Mocny Człowiek" znalazłeś wśród manowców powrotną drogę. I nadszedł „Powrót".

Drogowskazów nie zniszczył Ci czas ani los, boś je wykuł ze serdecznych spiżów, gdy kroczyłeś „Szlakiem duszy polskiej" aby wrócić na łono tej, co „Nie zginęła", o której świadectwo Jestestwa dawałeś królewskiem przepychem słów Jej mowy i nieśmiertelnemi kartami Majestatu przeszłości.

* * *

Wracasz dziś, Mistrzu, nie tak, jak Syn Martnotrawny, co zabrane mienie na obczyźnie roztrwonił, ale jak ten, Jej Najmilejszy, co o twardym chlebie poszedł w świat szeroki i daleki, a wrócił ze skarbami z wędrówki.

Ze skarbami uczuć, wplecionych w mozajkowe wiązanki Twych dzieł przedziwnych, wyśnionych i niewyśnionych dramatów bezkresu duszy ludzkiej.

W wędrówce tej Bóg — Czas szronem usrebrzył Ci skronie. Jakby wstęgą lauru dla Twej sławy biednej.....

* * *

Żegna Cię dziś Gdańsk. Nie ten Gdańsk konwencji i traktatów, ale Gdańsk młodych, pod który Ty, w miarę sił, podwaliny kładłeś, prosząc Boga, by sił i życia starczyło na uwieńczenie końcem dzieła Twych „szaleństw".

Zostawiasz po sobie imię, wyryte w sercach dziatwy naszej co w murach polskiego Gimnazjum słucha dźwięków mowy ojców, w tem Gimnazjum, które dziełem szaleństwa nazwać trzeba, jeżeli szaleństwem nazwano myśl stworzenia „Domu Polskiego" ze składek ofiarnych.

„Ons Huys." — Nasz Dom! Rzuciłeś słowo, Mistrzu, które niechajby rychło stało się Ciałem.

* * *

„Exegi monument aere perenius” ....

Nie o pomniku myślałeś, Mistrzu, czoło Twe dumne kornie chyląc przed tymi, co grosz wdowi i datek pański rzucić raczyli na dzieła Twych szaleństw....... gdyś talent zaprzągł na służbę żebraczą o grosz proszony na dzieła, co Byt nasz utrwalić miały na Jutro, na Przyszłość....

Wskrzeszony w naszem Gimnazjum Gdańsk Władysławów, Zygmuntów, Sobieskich, śpiewający ustami dziatwy chorał i hymn: Nie rzucim ziemi...., niech Cię żegna na progu ojczyzny.

* * *

Niech Ci sprzyja los na rodzinnej ziemi. „Synowie Ziemi” niech Cię przyjmą z sercem otwartem i szczerem, gdy zamieszkasz wśród nich, na Zamku Królów Polskich, godnym Majestatu Króla mowy polskiej.

Niech „Krzyk” nie rozdziera Twej duszy, ale niech Hosanną brzmią przyszłe dźwięki Twej liry. Niech Ci „Miasto” będzie portem po znojnych wędrówkach. I natchnieniem do nowych wypraw w nieznane krainy Piękna i Sztuki, gdzie prószy „Śnieg” złoty, gdzie bytuje „Homo Sapiens” i gdzie się snuje przedziwna nić Aryadny, wiodąca do granic „Il regno doloroso”.

AUTOBIOGRAFJA
GENERAŁA MIKOŁAJA PRZEWALSKIEGO

Autobiografja gen. Mikołaja Przewalskiego, którą niżej podajemy, została skreślona — jak sam pisze — w 1881 r. przed czwartą jego podróżą nad górny bieg Jan-Tse-Kjangu, jeziora Łobnor i Isyk-Kul, jakiej dokonał w latach 1883—85. Przewalski, będący u szczytu sławy i powodzenia, podyktował ją na prośbę redaktora czasopisma Russkaja Starina młodocianemu przyjacielowi-towarzyszowi swych wypraw, a późniejszemu kontynuatorowi śmiałych ekspedycyj swego mistrza, również zaanektowanemu przez Rosjan Polakowi, Roborowskiemu. W 1888 roku wydobyta na światło dzienne pod świeżem wrażeniem śmierci Przewalskiego, została wydrukowana w tomie 60-ym Russkoj Stariny (str. 528—46), jednak z małemi, a charakterystycznemi opuszczeniami. Skreślono mianowicie parę ustępów, w których Przewalski wspominał o swem polskiem pochodzeniu i więzach, łączących go z Warszawą. Odpis autobiografji znalazł się w rękach rodziny, której uprzejmości zawdzięczamy możliwość wydrukowania jej po polsku.

Urodziłem się dnia 31 [1]) marca 1839 r. w maj. Otradnem, gub. Smoleńskiej, jako najstarszy syn. Z rodzeństwa miałem dwóch braci i siostrę. Dziad mój był katolikiem, ojciec [2]) i matka prawosławnymi. Ojciec mój, dymisjonowany sztabskapitan armji rosyjskiej, umarł, gdy miałem około lat siedmiu. Mało go pamiętam, słyszałem jednak o nim, jako o człowieku praktycznym. Matka, z domu Karetnikowa, była rozumną kobietą, dzielną i surową. Zdaje się, że odebrała wychowanie w jednym z petersburskich instytutów. Ona to była moją pierwszą nauczycielką.

Materjalnego niedostatku rodzina moja nie odczuwała. Dzięki istnieniu pańszczyzny mieliśmy do tysiąca dziesięcin ziemi i 105 ,,dusz''. Początki naukowe osiągnąłem w domu. Miałem wielu nauczycieli.

---

[1]) st. st.; 12 kwietnia.

[2]) W istocie rzeczy był katolikiem; według Dubrowina ,,N. M. Przewalski" (1890) uczył się w szkole u Jezuitów

Sprowadzono ich ze Smoleńska. Byli to różni seminarzyści, którzy okazywali się złymi widać pedagogami, gdyż często zmieniano ich. Jednakże jeden, również wychowanek seminarjum, niejaki Zazuliński, przebył u nas blisko cztery lata. Uczył on wszystkich przedmiotów, uczył zaś sumiennie. We wczesnem dzieciństwie mojem największy wpływ na mnie mieli wuj, rodzony brat matki, oraz niańka Olga Makarowa. Olga opowiadała nam dużo bajek przeróżnych i umiała dziecięce nasze serca przywiązać do siebie. Ze wszystkich tych bajek najbardziej spodobała mi się, a byłem malcem niespokojnym i zbytnikiem, bajka o Jasiu — Wielkim Myśliwym. Bywało niekiedy, że kaprysiłem, niania odzywała się zaraz: „Chcesz, opowiem ci o tym Jasiu — Wielkim Myśliwcu" — uspakajałem się natychmiast. Jeśli przyszła mi fantazja wejść na drzewo, ona jedna tylko umiała mnie namówić do zejścia na ziemię. Odbywał się zwykle w następującym rodzaju targ: „Dam ci jabłuszko" — „Daj, to wówczas zejdę" i t. d.

Pierwszą książką, którą przeczytałem, była książka obrazkowa, potem bajki Kryłowa. Wyrastał ze mnie jednak wiejski dzikus. Wychowanie zresztą było jak najbardziej spartańskie. Wybiegałem na dwór o każdej pogodzie i wcześnie zasmakowałem w rozkoszach myślistwa. Z początku strzelałem z dziecinnej fuzyjki żołędziami, potem z łuku; mając już lat dwanaście, dostałem prawdziwą strzelbę. Kierownikiem moim na polowaniu był wuj Paweł Aleksandrowicz Karetnikow, brat matki, który poza myślistwem miał drugą jeszcze namiętność, mianowicie upijał się czasem i wtenczas na polowanie już nie chodził. Wuj uczył mnie także języka francuskiego.

W 1849 r. zawieziono mnie do Smoleńska, gdzie zostałem przyjęty do drugiej klasy gimnazjum. Wynajęto dla mnie i dla brata oficynę na mieście z opłatą miesięczną dwa i pół rubla. W szkole za naukę płacono wtenczas pięć rubli rocznie. W Smoleńsku nie znaliśmy obydwaj nikogo i na krok nas nie odstępował guwerner, który przyprowadzał obu do gimnazjum, przynosił śniadanie i odprowadzał z powrotem do domu. Trzymano nas w domu bardzo surowo. Surowo było i w szkole, gdzie, w dosłownem znaczeniu a nie przenośnem, bili w soboty uczniów. Nauczyciele byli z małemi wyjątkami dobrani niemożliwie.

Wyróżniał się z pedagogów specjalnie niejaki Fiedotow, mówiono o nim, że był zwolnionym chłopem pańszczyźnianym; otóż bez względu na wyznanie wszystkich uczniów nawracał na prawosławie. W czasie lekcji Fiedotowa z piętnastu uczniów stale klęczało. W przeciwieństwie do niego duchowny Doronin był rozumnym i dobrym człowiekiem, umiał jakoś poczciwie obchodzić się z uczniakami. Geografji uczył Dja-

konow. Nadzwyczaj ładnie wykładał historję Dąbrowski, pomimo to był on bardzo surowym i wszyscy wychowankowie bali się go ogromnie. Wszakże najwięcej baliśmy się inspektora Sokołowa. Cały system ówczesnego wychowania młodzieży polegał na straszeniu bez żadnego uzasadnienia, a nauczanie na wykuwaniu bezmyślnem na pamięć, od takiego poprostu do takiego słowa. Nauki wogóle było niewiele, swobody dużo, a uczniowie nie wyglądali na takich starców, jak obecnie, nie chodzili w pince-nez lub w okularach i długo bardzo pozostawali dzieciakami, hałaśliwemi często, ale zacnemi. Wakacje, zaczynające się w maju, ciągnęły się do października, a czasem i do listopada, a to z przyczyny, że gimnazjum wciąż przebudowywano, przerabiano lub coś podobnego. Tak długie wakacje miały swoją dobrą stronę, gdyż chłopcy nie psuli się życiem miasta.

Na lato i święta wyjeżdżałem zazwyczaj na wieś, do domu rodzinnego. Miałem przecież strzelbę ojcowską, władałem nią dobrze. Czasem pozwalałem sobie strzelać do ptactwa domowego, nawet do indyków. Myślistwo nie przeszkadzało mi rozczytywać się w książkach zoologicznych i podróżniczych, które zakupywała matka. Najbardziej kochałem lasy i dzikie w nich ustronia i, będąc na wsi, zawsze spędzałem w borze dni całe. Razu pewnego chciano mnie uczyć tańczyć, uciekłem czemprędzej do lasu, odpokutowałem za to chłostą. Rózeg wogóle nie żałowano mi w młodości, nic dziwnego, byłem przecież urwisem. Bywający u nas sąsiedzi radzili wciąż mojej matce, aby wysłała mnie na Kaukaz, do służby wojskowej.

Nauka w szkole szła mi dobrze. Byłem pierwszym uczniem, pamięć miałem doskonałą, taką pozostała mi dotąd (1881 r.). Ze wszystkich przedmiotów najgorzej było z matematyką, chociaż nie tak strasznie źle. Doszedłem wreszcie szczęśliwie do szóstej klasy, gdy omal nie zostałem usunięty z gimnazjum. A było to tak. Któregoś dnia nauczyciel pewien czemś uraził wychowanków szóstej klasy. Uczniowie wówczas postanowili za ogólną zgodą zniszczyć dziennik, w którym stawiano oceny. Rzucono losy i spełnienie tego zadania wypadło akurat na mnie. Udało mi się porwać ten nieszczęsny dziennik i utopić go w Dnieprze. Wsadzono nas wtedy wszystkich do kozy i trzymano cztery dni, dopóki nie znalazł się winny. Do winy przyznałem się sam. Szkoła postanowiła ukarać mnie usunięciem. Gdy dowiedziała się o tem moja matka, przyjechała natychmiast i prosiła, aby jej syna nie wyrzucać z gimnazjum, a tylko za zrobiony wybryk zbić porządnie. Odpowiedziano jej, że nie można już bić uczniów szóstej klasy, lecz ona na swojem postawiła i ostatecznie dali mi w skórę i pozostawili

w szkole [1]). Z gimnazjum wyszedłem w 1855 r. z mocnem postanowieniem oddania się służbie wojskowej. Na tę decyzję wpłynęła najwięcej książka, przeczytana przeze mnie w szóstej klasie, napisana po rosyjsku p. t. „Wojak bez ochrony", która przekonała mnie, że naśladując tylko dane wzory, mogę stać się pożytecznym.

We wrześniu 1855 r. udałem się do Moskwy swoim pojazdem, własnemi końmi i z własnym woźnicą. Brat wstąpił na uniwersytet, a ja, jako junkier, do pułku Bielajewskiego bez egzaminu, gdyż w gimnazjum słuchałem prawodawstwa i miałem świadectwo z prawem do stopnia wojskowego [2]). W kilka dni po moim przyjeździe pułk wyruszył w drogę. Miałem ze czterdziestu towarzyszy, dobranych nieszczególnie; kilku z nich ukradło mi buty już podczas pierwszego przemarszu, przepili je gdzieś w karczmie. Ten wypadek przygnębił mnie ogromnie i po raz pierwszy doznałem niechęci do służby wojskowej. Wynosiłem się do lasu na polowanie i płakałem tam nieraz. Tam też zrodziła mi się myśl, że trzeba nareszcie znaleźć jakieś wyjście i wstąpić do akademji wojskowej. W tym czasie pułk stał w gub. Tulskiej, we wsi Litwinowej, w powiecie Bielskim. Chłopi okoliczni wciąż mnie nagabywali, za cóż to mnie takiego młodego oddano „w sołdaty". Stan pracy w pułku był nienadzwyczajny, młodzi i starsi nic prawie nie robili, a dowódca pułku żądał, żeby podkomendni, przechodząc obok niego, zdejmowali czapki. Koledzy — junkrzy, z którymi niewiele miałem wspólnego, nie lubili mnie, oficerowie zaś nie zwracali podówczas uwagi na junkrów. Barbarzyńskie obchodzenie się ze zwykłymi żołnierzami nie przerażało mnie znów zbytnio, od dzieciństwa bowiem dzięki pańszczyźnie ileż razy widziałem, jak sieczono chłopów. Jedyną moją pociechą była strzelba, sprowadzona z domu, z którą ciągle włóczyłem się na polowanie, oraz otrzymane wiadomości gimnazjalne z botaniki i zoologji, zawdzięczam im namiętne kolekcjonowanie ptaków.

Latem 1856 r., jeśli pamięć mnie nie zawodzi, pułk mój przeniósł się do miasta Kozłowa, w gubernji Tambowskiej. Pułk nic nie kupował i dla ludzi i dla koni, wszystko brano za darmo, „zdobywano". Zachowanie się było godnem szajki rozbójników. Przyszła wreszcie na mnie kolejka i ja między innemi zakłułem indyczkę bagnetem, spożyliśmy ją na kwaterze.

Dostaję nominację na oficera i jednocześnie przeniesiono mię do pułku Połockiego, stojącego w gubernji Smoleńskiej. W międzyczasie

---

[1]) W 1854 r. matka moja wyszła zamąż po raz drugi za p. Tołpygo; umarła w 1877 r.

[2]) Junkrem byłem tylko 6 miesięcy.

udałem się do siebie na wieś, skąd przywiozłem sobie do pułku służącego Iwana Markowa, dobrego myśliwego. Pułk zostaje przeniesiony do Polski, służący też przeniósł się ze mną. Tutaj kradzieże na nasze utrzymanie trwały po dawnemu i Iwan Markow wciąż karmił darmo oficerów i konie.

Mniej więcej w 1858 r. zostaję wysłany do Moskwy w delegacji, mającej za zadanie przyjąć partję karabinów i pistoletów dla pułku. Następnie wróciłem do pułku, stojącego wówczas w Warszawie. Dowódca pułku, Polak Ostrowski, pewno z powodu mego polskiego pochodzenia lubił mnie; dowódca kompanji był niezłym człowiekiem, ale pijak. Zapraszał nieraz do siebie i zmuszał do picia, często mu odmawiałem; mawiał wówczas: „Z ciebie braciszku będzie pożytek". Oficerowie prowadzili życie hulaszcze, ja pijatyki nie lubiłem, ale nie bez zadowolenia grałem w karty. Czas spędzałem przeważnie ze swym przyjacielem K. Z nim razem czytałem książki historyczne, podróżnicze, romanse w rodzaju: „Trzy strony świata" Niekrasowa i tem podobne dzieła. Nasunęły mi one myśl, żeby rozpocząć koniecznie podróże. W tym też czasie, a byłem jeszcze podchorążym, napisałem podanie do władz, w którem prosiłem o przeniesienie mnie nad Amur, jednakże zamiast przychylnej odpowiedzi, dostałem trzy doby aresztu. To przekonało mnie ostatecznie o konieczności dostania się do akademji. W 1860 r. (być może, że podaję daty niedokładne) pułk Połocki zostaje przeniesiony do gubernji Wołyńskiej. Wziąłem urlop czteromiesięczny i udałem się do domu na wieś. Po powrocie do pułku usilnie zacząłem szykować się do akademji, tem bardziej, że podówczas wszystkie nauki wojskowe należało przejść samemu, nie licząc na pomoc postronną. Tak pracowałem jedenaście miesięcy; mieszkanie miałem złe w Krzemieńcu i żeby nie przerywać polowania, a jednocześnie nie tracić czasu przy przygotowaniu się do egzaminów, siedziałem czasem po szesnaście godzin przy pracy na dobę. Z tej przyczyny zaczęto mnie w pułku nazywać uczonym, ale zupełnie po przyjacielsku odnoszono się do moich zajęć. Naogół jednak oficerowie lubili mnie i wciąż jeszcze (luty 1881 r.) wspominam z zadowoleniem o czasach spędzonych wspólnie. Wkońcu przygotowania do egzaminów skończyły się. Wprawdzie jednego przedmiotu nie mogłem opanować, a to prawa wojskowego. Markotno mi było, tem bardziej, że A., któremu napomknąłem o tem, wręcz powiedział mi: „Naucz się pan, bo inaczej cię nie przyjmą do akademji". Nie zrezygnowałem z nauki, ale miałem przekonanie, że z prawa wojskowego właśnie nie zdam.

Do Petersburga przyjechałem w sierpniu 1861 r. bez grosza przy duszy. Pożyczyłem u pewnej znajomej 170 rubli, lecz zobowiązałem się zwrócić po upływie roku aż 270 rubli. Egzaminy złożyłem szczęśli-

wie i to jako jeden z lepszych; pytania z nieszczęsnego prawa akurat były łatwe. W Petersburgu byłem po raz pierwszy w życiu. Zatrzymałem się w hotelu koło dworca Warszawskiego, dziennie płaciłem 30 kopiejek za numer. Z początku biedowałem, obchodziłem się czasem bez obiadu, ale za to w chwilach wolnych czytałem dużo, wojskowemi jednak naukami nie zajmowałem się, nie czując do nich najmniejszej predylekcji. Kiedyś przyszła mi chęć wypróbować swe siły pod względem literackim i zaniosłem do pewnego redaktora moje ,,Wspomnienia myśliwego" [1]). Był to artykuł i został przyjęty, lecz nie zdecydowano o jego losie. Gdy przyszedłem po raz drugi, dowiedziałem się, że owszem wydrukują, tylko bez honorarjum autorskiego, ponieważ to mój pierwszy utwór. Niemniej czułem się nadzwyczaj uszczęśliwionym, że artykuł ten pojawi się drukiem.

W Petersburgu życie płynęło mi dość monotonnie, byłem wszak wszystkiemu prawie obcy. Profesorowie, skończywszy wykłady, zwykle wyjeżdżali natychmiast. Na dobitkę za zdjęcia dostałem niedobrą ocenę. Omal że nie wydalili mnie z akademji; zrobione mapy były brudne i wypadły jakoś do góry nogami, do czego przyczyniło się i to, że latem w czasie pomiarów, chodziłem nieustannie na polowanie. Przy przejściu na drugi kurs wybrałem sobie temat do mej pracy p. t. ,,Kraj Amurski". Źródeł było sporo. Wyszła wówczas drukiem praca Maaka i inne. Wykończyłem więc pracę bez specjalnych trudności. Było to tem więcej do rzeczy, że życie moje po dawnemu nie było zbyt prawidłowe: trzeba było myśleć o spłacie długu. Zapłaciłem 100 rubli procentów, ale właściwa suma pożyczona pozostała nadal.

W 1863 r. rozpoczęło się powstanie polskie. W maju zaproponowano wychowankom akademji, że jeśli kto życzy sobie, to może udać się do Polski na prawach drugiego rzędu [2]). Wśród innych i ja wyraziłem swą zgodę, nie chciałem bowiem składać egzaminów wojskowych. Najpierw udałem się do pułku Połockiego, który znalazłem w dawnym stanie, bez jakichkolwiek zmian; starzy towarzysze broni spotkali mnie, jako Polaka, dość chłodno. Wziąłem raz udział w wyprawie przeciw powstańcom w charakterze adjutanta. Poza tem udało mi się uniknąć udziału w akcji wojennej. Po powstaniu przebyłem w pułku dziesięć miesięcy, czytając, co się trafiło do rąk; między innemi, encyklopedję wojenną, ,,Żurnał ochoty", myśliwskie i t. p. Znaczną jednak ilość czasu spędzałem na polowaniu, znajdując w ostępach leśnych uspokojenie po różnych troskach i rozterkach. Pewnego razu miałem taką przygodę:

[1]) Żurnał Konnozawodow i Ochoty. 1862. Nr. 6—8.

[2]) Udający się do Polski kończyli akademję na warunkach ulgowych.

oddaliwszy się z fuzją w ręku wgłąb boru, zostałem nagle otoczony przez powstańców; wroga ich względem mnie postawa trwała na szczęście krótko: przekonawszy się, że nie mam względem nich złych zamiarów i usłyszawszy moje nazwisko, potraktowali mnie dość przyjaźnie i nie przetrzymywali zbyt długo.

W 1864 r. zostałem przeniesiony, jako adjutant, do 4 dywizji i udałem się do gubernji Smoleńskiej, do domu, aby przygotować się z zoologji, botaniki i t. p., a potem przy pierwszej sposobności udać się w podróż. W młodości, marząc o podróżach, myślałem o wyjeździe do Afryki; lecz, gdy przekonałem się, że podróż taka jest niemożliwa z powodu braku wielkich środków ku temu, zwróciłem uwagę na Azję.

W tym czasie p. B. przedstawił moją pracę o Kraju Amurskim Towarzystwu Geograficznemu. Towarzystwo wybrało mnie na swego członka; wkrótce potem praca ta została przejrzana przez jakiegoś pana i wydrukowana w „Wojennom Zbornikie".

Szczęśliwie moje położenie materjalne znacznie się teraz poprawiło, zacząłem otrzymywać dobre wynagrodzenie. Mogłem już sprowadzać książki, z których przedewszystkiem kupiłem historję cywilizacji Bebla, a później różne książki z geografji fizycznej oraz podróżnicze, które posłużyły owocnie do założenia bibljoteczki.

Przy końcu tegoż 1864 r. udałem się do Warszawy, gdzie zgodnie z mojemi zamiarami zostałem przyjęty do szkoły junkierskiej, jako oficer dyżurny, zostaję wkrótce potem bibljotekarzem [1]). Tutaj w ciągu dwóch lat i paru miesięcy, będąc pewnym, że wcześniej czy później zapoczątkowane marzenia o podróży spełnią się, usilnie uczyłem się botaniki, zoologji, geografji fizycznej i t. p.; latem jeździłem do siebie na wieś, gdzie kontynuowałem te same zajęcia, zbierałem zielnik i t. d. W szkole miałem publiczne wykłady z historji odkryć geograficznych trzech ostatnich stuleci, napisałem podręcznik geografji dla junkrów [2]), u których cieszyłem się dużą sympatją. Wstawałem bardzo wcześnie i cały prawie czas wolny od wykładów siedziałem z książką. W tym czasie zacieśniły się moje stosunki ze znakomitym Taczanowskim [3]), któremu wiele zawdzięczam. Niejedną chwilę przebyliśmy z nim na wspólnych gawędach, które rozszerzały znacznie mój horyzont, podniecały aspiracje. Zachęcał mnie on do skierowania swego zainteresowania na

---

[1]) Do Sztabu generalnego nie chciano mnie przenieść ze względu, że nazwisko moje zbyt było polskie.

[2]) Wyszło jako litografja.

[3]) Władysław Taczanowski (ur. 1819, zm. 1890), ornitolog, wtedy kustosz gabinetu zoologicznego Szkoły Głównej w Warszawie.

Afrykę. Później niejednokrotnie przysyłałem mu z głębi Azji różne okazy dla muzeum zoologicznego, którego był kierownikiem. Złożywszy podanie o przeniesienie mnie do Wschodniej Syberji, układałem już plany przyszłej swej podróży. Wreszcie, po żmudnem oczekiwaniu, za skutecznem wstawiennictwem się generała C., który napisał list do Meszczerinowa, iż z powodu rodzaju mych zajęć przynieść mogę „w nowym" kraju korzyść należytą, zostałem odkomenderowany do Sztabu Wschodnio-Syberyjskiego Okręgu Wojennego.

W grudniu 1867 r. zostałem nominowany, a 15 stycznia 1868 r. ruszyłem w drogę. Radość moja była nieopisana. Towarzyszył mi Robert K.,Niemiec, którego zaprosiłem ze sobą na Syberję z tem, że całą zebraną przez nas kolekcję podzielimy na połowę. Najniespodziewaniej K. przed odjazdem zakochał się w jakiejś Amelji, wyjechał więc w podróż już zakochany i często wpadał w okropną tęsknotę za nią. Pod względem materjalnym posiadałem zapasik pieniędzy, zaoszczędzonych w Warszawie na odczytach, oprócz tego otrzymałem 400 rubli, jako sztabskapitan armji rosyjskiej, i koszty podróży na jazdę dwoma końmi tak, że z mym towarzyszem udałem się w tę daleką podróż w parę koni odkrytemi saniami. Pojechaliśmy przez Ural i Syberję na Amur, polując po drodze, gdyż mieliśmy strzelby ze sobą. Całą drogę przeżywałem, zachwycając się całą duszą. Nowe otoczenie robiło swoje. Lecz K. upadał całkiem na duchu: bywało siedzi sobie i płacze, wspominając swoją ukochaną Amelję.

Pod koniec marca przyjechaliśmy do Irkucka. Syberja zupełnie mnie oczarowała. Dzicz, przestrzeń przeogromna, swoboda nieograniczona spodobały mi się bezgranicznie. W Irkucku powierzono mi bibljotekę. Przez cały miesiąc sprawdzałem ją, doprowadzając do porządku. Szefem Sztabu był wtenczas Polak, generał Kukiel, który odnosił się do mnie wielce życzliwie, odkomenderował mnie do kraju Ussuryjskiego. Kiedy zawiadomiłem o tem mego Roberta K. i powiedziałem mu, że i on jedzie nad Amur, mój Niemiec dał odpowiedź kategoryczną: „Nie, ja i tak zadaleko zajechałem, dalej nie pojadę"!

Straciwszy nieoczekiwanie towarzysza podróży i pracy, zmartwiłem się bardzo, szczęściem jednak zdarzyło się, że zaszedł do mnie ze Sztabu niejaki Jegunow, przyjęty świeżo topograf. Rozmówiliśmy się. Jegunow tak mi się spodobał, że zaproponowałem mu jazdę nad Ussuri. Zgodził się. Oprócz niego pojechał ze mną niejaki Nikołajew. Pod względem naukowym byłem dostatecznie przygotowanym w interesującym mnie przedmiocie, umiałem dobrze botanikę, ornitologję i t. p., posiadałem przytem duży zapas książek. Po przybyciu do Ussuri,

wsiadłem z towarzyszami na łódkę i pojechaliśmy wgórę rzeki. Zaraz zabrałem się do badań i notatek. Z początku praca mi nie szła. Jeszcze się nie przyzwyczaiłem i brakło mi systemu pracy. Oficjalne zadania, polecone mi do wykonania, polegały na tem, że należało dokonać spisu ludności Kraju Ussuryjskiego. Gdy zacząłem zbierać rośliny, wzbudziłem zainteresowanie miejscowej ludności, a nawet podejrzenia, do spisu zaś ludności odnoszono się wogóle obojętnie. Tow. Geograficzne prosiło mnie o dostarczenie przeróżnych wiadomości, ale jednocześnie nie dawało żadnych środków.

Choć byłem odkomenderowany do kraju Ussuryjskiego tylko na sześć miesięcy, spędziłem tam sporo czasu.

W 1868 r. napisałem sprawozdanie ,,O rezultatach badań nad rzeką Ussuri i jeziorem Chanko", w którem to sprawozdaniu ujemnie oceniłem tamtejszą ludność mieszaną [1]).

Po przedstawieniu sprawozdania zrobiono mi następującą uwagę: ,,Przeczytałem pańskie całe sprawozdanie, lecz ja i bez pana wiem, że tu, t. j. w tym kraju jest źle" (!?) Te słowa wywarły na mnie przykre wrażenie. Pojechałem do Petersburga i wydałem swoją ,,Podróż po Kraju Ussuryjskim w latach 1868—1869" z mapą Kraju Ussuryjskiego, Petersburg 1870 r.[2]).

Ekspedycja moja (następna) do Azji Wschodniej bez względu na swoją względną trudność była zaszczycona małą nagrodą: Rosyjskie Ces. Tow. Geograficzne dało mi tylko mały srebrny medal. Niemniej podróż ta, pomimo korzyści naukowych, miała dla mnie znaczenie ogromne; ona to mnie po raz pierwszy wyprowadziła na świat i zbliżyła do ludzi, interesujących się tą pracą i blisko niej stojących. I tak wiceprezes rosyjskiego Ces. Tow. Geogr. P. P. Siemionow bezpośrednio po wydrukowaniu szczegółowego sprawozdania o podróży ussuryjskiej uznał za możliwe wystarać się dla mnie o nowe polecenie od Towarzystwa, a mianowicie do Chin Północnych.

Z początkiem listopada 1870 r. po przejechaniu Syberji pocztowemi końmi przybyłem do Kjachty, skąd miała się zacząć moja podróż po Mongolji i po sąsiadujących z nią krainach. Podróż ta trwała prawie trzy lata i przez cały ten czas nieodłącznym moim towarzyszem był

---

[1]) Patrz ,,Izwiest. geograf. obszcz." 1868 otd. II str. 193—5 Ibid. Inorodczeskoje nasielenije w jużnoj czastji Primorskoj obłastji. Izw. imp. russk. gieogr. obszcz. V 1869 otd. II str. 185—201.

[2]) Odczyty Przewalskiego na posiedzeniach Ces. Ros. Tow. Geogr. Izwiestja 1870 r. t. VI. Ponadto jego ,,Usurijskij kraj russkoje nasielenje i inorodskoje nasielanije" ,,Wiestnik Jewropy" 1870 r. ks. V str. 206—267 i Nr. 6 str. 553—583 — z mapą.

młody podporucznik M. A. Pylcow, ongiś mój uczeń ze szkoły junkierskiej w Warszawie, a później dwóch kozaków zabajkalskich, Pamfił Czabajew i Dondok Irinczinow, którzy, znosząc ze mną wszystkie trudy podróżowania po dzikich okolicach Azji, towarzyszyli mi przez Mongolję, Gan-Su, Kuku-Nor i Tybet Północny — razem około 11 100 wiorst. Środki przytem materjalne naszej ekspedycji były minimalne — trzy tysiące rubli tylko. Trzeba więc było cierpieć braki przeróżne, uciekać się do polowań, by w ten sposób zdobywać sobie pożywienie. Nie mając dostatecznej ilości pieniędzy, nie mogłem także zaopatrzyć się w dobre instrumenty, wystarczające dla przeprowadzenia obserwacyj. Główne cele podróży były fizyczno-geograficzne oraz specjalnie zoologiczne, badania etnograficzne dokonywaliśmy wedle możności. Niezależnie od tego zebrałem bogatą kolekcję ptaków, skór i skórek ssaków, 11 gatunków ryb, przeszło 3 tysiące egzemplarzy owadów, 4 tysiące egzemplarzy roślin i niewielką kolekcję pokładów górskich ze wszystkich odwiedzanych przeze mnie grzbietów górskich.

Dnia 19 września 1873 r. wróciłem do Kjachty ze swojej pierwszej ekspedycji do Azji Centralnej. Z Kjachty przez Kijów udałem się do Petersburga, gdzie mnie oczekiwało radosne dla mnie uznanie.

Rosyjskie Ces. Tow. Geograficzne w 1874 r. przyznało mi wielki medal Konstantynowski jeszcze przed ukazaniem się pierwszego tomu mej pracy o Mongolji [1]), na kongresie paryskim dano mi także medal. Poczytywałem sobie za szczęście, że mogłem pokazać moje kolekcje cesarzowi [2]); dostałem wówczas 600 rubli pensji i awansowałem na podpułkownika. Następnie dzięki poświęceniu zwracającego niezwykłą uwagę na wszystko, co tyczy się nauki, J. Ces. Wysok. W. Ks. Konstantego Mikołajewicza oraz pokrewieństwu przez matkę z ministrem wojny D. A. Milutinem, zostałem nakoniec przydzielony do Sztabu Głównego, mimo mojego polskiego pochodzenia.

W 1875 r. zajrzałem do starego druha Taczanowskiego w Warszawie, gdzie w jego cichym zakątku muzealnym spędziłem z nim kilka miłych chwil, wspominając stare lata i podziwiając jego kolekcję ptaków, dla której sporo rzadkich okazów przywiozłem.

Dnia 12 sierpnia 1876 roku rozpocząłem drugą swoją podróż celem zbadania zachodniej części wielkiej środkowo-azjatyckiej pustyni. Na wydatki dostałem 24 700 rubli; wyprawa więc była w porównaniu z poprzednią wyposażona świetnie i zaopatrzona we wszystkie rzeczy nie-

---

[1]) Mongolja i strana Tungutów. Triechlietneje putieszestwie po Wastocznoj Azji Przewalskawo, tom I, Petersburg 1875, t. II 1875, t. III 1876.

[2]) Aleksander III.

zbędne. Z początku nosiłem się z zamiarem dostania się do Tybetu poprzez pustynie, leżące na południe od Łob-Nor, lecz bezwodna zupełnie miejscowość i całkowity brak przewodników zmusiły mnie do cofnięcia się i spróbowania innej drogi, idącej bardziej na wschód przez Gumeń, Cajdan i źródła rzeki Żółtej. Choroba przeszkodziła mi dojść do Lhassy, jak projektowałem sobie, jednakowoż jedenaście miesięcy, poświęconych tej podróży, przyniosły wyniki dobre pod względem geografji fizycznej oraz ogólnie pod względem zbadania przyrodniczego tamtejszych okolic. Przeszedłem i poznałem miejsca, gdzie nigdy jeszcze nie postała noga Europejczyka, poznałem ludność, mającą nadzwyczaj ciekawe właściwości z antropologicznego punktu widzenia. Przy sposobności zrobiłem wcale piękne kolekcje zoologiczne, ornitologiczne i botaniczne, przedstawiłem je następnie Ces. Akademji Nauk, obok innych moich kolekcyj [1]).

Trzecia moja podróż, odbyta w latach 1879 i 1880 do Tybetu i do źródeł rzeki Żółtej jest podobnie do poprzednich moich wypraw, jakby rekonesansem naukowym po Azji Centralnej...

Z papierów rodzinnych ogłosił
kpt. dr. Stefan Pomarański

[1]) Ot Kuldżi za Tiań-Szań i na Łob-Nor, Putieszestwje N. M. Przewalskawo w 1876 i 1877 gg. Izd. Imp. R. G. Obszcz. 1879 i l.

DR. BOLESŁAW OLSZEWICZ

MIĘDZYNARODOWY KONGRES GEOGRAFICZNY W WARSZAWIE

Garść uwag przedzjazdowych

Międzynarodowe zjazdy geograficzne mają już swe dzieje i chlubne tradycje. Początek ich datuje z przed przeszło pół wieku — z r. 1871, gdy geografowie szeregu krajów zgromadzili się po raz pierwszy na wspólnych obradach w Antwerpji. Na następnym kongresie, zwołanym do Paryża (1875), przyjęto zasadę stałego organizowania tych zjazdów i odtąd, w odstępach przeważnie czteroletnich, zjeżdżano się niejednokrotnie. Wenecja (1881), Paryż (1889), Bern (1891), Londyn (1895), Berlin (1899), Waszyngton (1904), Genewa (1908) — oto miejsca (i daty) kolejnych kongresów. Ostatni przedwojenny zjazd geografów miał miejsce w Rzymie w r. 1913; planowany na rok 1916 kongres w Petersburgu nie doszedł już do skutku. Dopiero po dłuższej przerwie i nie bez trudności udało się wznowić te zjazdy po kataklizmie wojennym. Pod egidą utworzonej po zawarciu pokoju Międzynarodowej Unji Geograficznej zebrali się znów geografowie w Kairze (1925), w Cambridge (1928), w Paryżu (1931) i oto w r. b. przyszła kolej na Warszawę.

Fakt, iż tegoroczny, czternasty zkolei, wszechświatowy kongres geograficzny gościć będzie w stolicy Rzeczypospolitej, posiada dla nas bardzo doniosłe znaczenie. Po raz pierwszy zjadą się geografowie w Polsce, która jeszcze niezbyt dawno temu nie posiadała na tych zjazdach urzędowej reprezentacji. Uczeni polscy (Arctowski, Romer, Sawicki, Sujkowski) uczestniczyli wprawdzie przed wielką wojną w niektórych kongresach geograficznych, ale prywatnie, z własnej inicjatywy. O jakimkolwiek łącznem wystąpieniu Polaków na tych zebraniach nie było mowy, a zaproszenie Kongresu do Warszawy zdawało się wówczas niedoścignionem marzeniem. Z chwilą odzyskania niepodległości zmieniło się to radykalnie. Na zjeździe w Kairze, a także w Cambridge i w Paryżu zjawili się już Polacy w innej roli, pod wodzą urzędowych przedstawicieli rządu polskiego. W Egipcie prof. Arctowski, w Cambridge i Paryżu prof. Romer godnie reprezentowali Polskę, jako szefowie licznej delegacji polskiej. Prof. Eugenjusz Romer, nestor geografów polskich, obecny wiceprezes Międzynarodowej Unji Geograficznej, ma obok innych wielkich zasług i tę zasługę, że na kongresie paryskim zdołał autorytetem swym uzyskać jednomyślną uchwałę odbycia następnego, t. j. tegorocznego zjazdu w Polsce. Rzecz to nie błaha, skoro, jak z podanej wyżej listy kongresów widzimy, tylko nieliczne państwa i to przeważnie znaczniejsze, dla geografji bardziej zasłużone, dostąpiły dotąd zaszczytu goszczenia kongresów geograficznych. Wybór Polski na miejsce zjazdu w r. 1934 ma więc znaczenie symboliczne, jest dowodem rosnącego wciąż zrozumienia roli pań-

stwa Polskiego w świecie, a także dużego uznania dla nauki geograficznej polskiej. Nie jesteśmy już „małym narodem“ — kopciuszkiem wśród nacyj świata, ani kopciuszkiem w dziedzinie geografji.

Przybycie kilkuset geografów obcych do Polski ma jednak, prócz symbolicznego, i wielkie znaczenie praktyczne — propagandowe. Nie chcę tu pomniejszać znaczenia innych zjazdów międzynarodowych, które się w kraju naszym odbyły lub odbędą, ale stwierdzić muszę, iż kongres geograficzny ma znaczenie naprawdę wyjątkowe. Przybędą do nas ci, którzy słowem i piórem, z katedr uniwersyteckich i szkolnych oraz z łamów pism i książek informują społeczeństwo swe o Polsce dzisiejszej. Zobaczą oni na własne oczy, jak wygląda, nieraz znana im jedynie z opisów, fotografji oraz materjałów statystycznych i map, Polska, jakim jest nasz krajobraz, nasze wsie i miasta, gospodarka i t. d. Ujrzą Gdynię, zapoznają się z naszemi instytucjami naukowemi i zbiorami, zetkną się z przedstawicielami nauki polskiej, stwierdzą odwieczną kulturę naukową Polski. Obok dodatnich stron obrazu ujrzą i pewne cechy ujemne, ale olbrzymie wysiłki odrodzonego Państwa Polskiego rzucą im się niewątpliwie w oczy. A o to przedewszystkiem chodzi. Naiwnością byłoby sądzić, iż odwiedziny kilkuset geografów obcych nie wywrą należytego wpływu. Inaczej pisze się i mówi o krajach, które się zna z autopsji, inaczej o takich, o których ma się wiadomości (nieraz stronne) z drugiej ręki.

Przytoczone wyżej argumenty doskonale rozumieją nasze władze państwowe, które udzieliły organizatorom jak najdalej idącego poparcia. Kongres odbywać się będzie pod patronatem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i Pana Marszałka Józefa Piłsudskiego, przy czynnem poparciu ministrów W. R. i O. P. oraz Spr. Zagr. pp. W. Jędrzejewicza i J. Becka. Przygotowaniem kongresu kieruje komitet wykonawczy, na czele którego stoi prof. Eugenjusz Romer, sekretarzem generalnym jest prof. Stanisław Pawłowski, drugim sekretarzem prof. Jerzy Loth. Pracami lokalnego komitetu warszawskiego, który zajmie się przyjęciem gości, kieruje prof. Aleksander Patkowski. Z obecnego stanu prac przygotowawczych wnosić wolno, iż kongres warszawski wypadnie pod każdym względem zadowalniająco. Liczba uczestników wyniesie zgórą 600 osób, w czem przeszło 300 cudzoziemców z najdalszych nawet zakątków ziemi. Najliczniej zapowiadają swój udział Francuzi, Włosi i Niemcy, którzy to ostatni po raz pierwszy od wybuchu wielkiej wojny biorą udział w międzynarodowym zjeździe geograficznym. Przybędzie także liczna delegacja urzędowa sowiecka z prof. Szmidtem (z „Czeluskina“) na czele, dalej delegacje Stanów Zjednoczonych Ameryki z wybitnemi przedstawicielami nauki amerykańskiej, jak prof. I. Bowman, nie zabraknie jednak i Hiszpanów Holendrów. Jugosłowian, Japończyków i t. d.

Zjazd odbędzie się w dn. 23—31 sierpnia r. b. w gmachu Politechniki Warszawskiej. Członkami kongresu, trzeba to usilnie podkreślić, mogą być nietylko goegrafowie i osoby pracujące naukowo na polu pokrewnem, lecz i miłośnicy geografji, interesujący się wynikami badań geograficznych, a także przedstawiciele władz, instytucyj i towarzystw naukowych lub z geografją (jak Liga Morska i Kolonjalna) związanych. Składka członkowska wynosi zł 40; osoby towarzyszące członkowi kongresu płacą po zł 10. Szereg ulg kolejowych, tramwajowych i lokalowych jest zapewniony.

Przyjętym dziś (i słusznie) zwyczajem tylko pewne tematy będą przedmiotem obrad i dyskusyj.

W s e k c j i k a r t o g r a f i c z n e j złożone zostaną pom. inn. sprawozdania z prac topograficznych, wykonanych przez urzędowe instytuty kartograficzne poszczególnych państw.

Sekcja geografji fizycznej obradować będzie między innemi nad klasyfikacją klimatów.

W sekcji antropogeografji zapowiedziany jest szereg tematów związanych ze sprawami kolonjalnemi i morskiemi. Jednym z nich jest „Człowiek w krajobrazie geograficznym“, dalej „Typy geograficzne kolonij, zjawiska emigracji i aklimatyzacji“, „Wpływ środowiska geograficznego na komunikację lotniczą i samochodową“.

W Sekcji geografji prehistorycznej, historycznej oraz historji geografji będzie mowa o „zmianach w krajobrazie geograficznym w czasach historycznych“ oraz o „nieznanych lub mało znanych dokumentach kartograficznych“.

Bardzo ważną sprawą zajmie się m. inn. Sekcja krajobrazu geograficznego, a mianowicie „pojęciem regjonu geograficznego (podstawy wydzielania regjonów)“.

Pod obrady kongresu wejdą także zagadnienia opracowane przez komisje Międzynarodowej Unji Geograficznej: 1) aerofototopografji, 2) wydawnictwa dawnych map, 3) powierzchni erozyjnych, 4) tarasów rzecznych i nadmorskich, 5) badań nad skupieniami roślinnemi i zwierzęcemi w górach, 6) badań zmian klimatycznych, zwłaszcza w czasach historycznych, 7) osadnictwa wiejskiego oraz 8) badań zjawisk przeludnienia w związku z warunkami geograficznemi i regjonalnemi.

Na czas kongresu przygotowuje się szereg wystaw, a mianowicie trzy wystawy kartograficzne (Wystawa Międzynarodowej Kartografji oficjalnej w gmachu kreślarni Politechniki, w której biorą udział 22 państwa, Wystawa Wojskowego Instytutu Geograficznegow Kasynie Garnizonowem oraz Wystawa retrospektywna kartografji w Bibljotece Narodowej, wystawa krajobrazu polskiego w Tow. Zachęty Sztuk Pięknych, wystawa etnograficzna w Muzeum Przemysłu i Rolnictwa i t. d.

Organizuje się także szereg wycieczek turystycznych w bliższe i dalsze okolice Warszawy oraz, kilka dłuższych wycieczek naukowych o ograniczonej liczbie uczestników. Jest ich siedem, część przed otwarciem, część zaś po zamknięciu kongresu: 1) 14—21 VIII Polesie i Białowieża, 2) 13—21 VIII Podole, Karpaty Wschodnie i ich podgórze, 3) 14—21 VIII Kraków — dolina Dunajca — Wysokie Tatry, 4) 2—6 IX dorzecze Niemna i Dźwiny, 5) 2—9 IX Łysogóry i Śląsk, 6) 2—7 IX dolina Wisły, wielkie miasta przemysłowe i miejscowości kuracyjne, 7) 2—8 IX Pomorze. Ostatnia z wycieczek naukowych, dla nas tu najciekawsza, zapozna gości naszych z polskiem wybrzeżem. Prowadzić ją będzie prof. St. Pawłowski.

Z okazji kongresu ukaże się szereg wydawnictw. Członkowie zjazdu otrzymają bezpłatnie przewodniki wycieczkowe, mapy, katalogi wystaw, raporty komisyj M. U. G., nie mówiąc o obszernych sprawozdaniach kongresu oraz innych luźnych publikacjach, na zjazd przygotowanych.

Tak przedstawia się w zarysie plan kongresu. Jak widzimy, nie może on być obojętny tym wszystkim, którzy zajmują się u nas sprawami morskiemi i kolonjalnemi. Udział ich w obradach i pracach Zjazdu jest też jak najbardziej pożądany i wskazany.

Nie należy wątpić, iż pierwszy w Polsce międzynarodowy kongres geografów wypadnie okazale i że pozostawi trwałe ślady zarówno w zakresie naukowym, jak i w dziedzinie zapoznania szerokiego świata z Polską współczesną i jej kulturą.

INŻ. WODNIAK

MATERJAŁ LUDZKI W GOSPODARCE ŚWIATOWEJ

Wśród naszych ekonomistów, zresztą rzadko tylko zdobywających się na próby syntezy w wielkim stylu, poważne miejsce zajmuje działacz gospodarczy, bankowiec, b. minister, profesor Hipolit Gliwic. Należy on do tego gatunku „Petersburszczan", którzy całą swą działalność, niemal bez reszty, poświęcili gospodarstwu narodowemu. Z tego samego gatunku i z tej samej gliny — jeżeli chodzi o skłonności ku ekonomice — pochodzi i wódz „Lewjatana" — Związku Przemysłu, Górnictwa i t. d. — Andrzej Wierzbicki i b. minister Przemysłu i Handlu Antoni Olszewski i Henryk Tenenbaum i wielu, może mniej głośnych, ale równie wydajnie pracujących reprezentantów naszych t. zw. sfer gospodarczych.

Ale Hipolit Gliwic góruje nad innymi „Petersburszczanami" w pierwszym rzędzie zdolnością do syntezy zjawisk gospodarczych. Prawda, Henryk Tenenbaum jest raczej teoretykiem, niż praktykiem ekonomji, ale jednak, jak dotychczas, jest on znawcą wielu *szczegółowych* zagadnień gospodarczych, często jest porte-parole pewnych bojowych zawołań tego obozu, ale nie stara się o budowę ogólnej syntezy nawet w płaszczyźnie życia gospodarczego narodu, a cóż dopiero o budowę sui generis doktryny życia gospodarczego świata cywilizowanego.

Inaczej Gliwic. Z dużą ostrożnością, nawet z pewnego rodzaju przesądną obawą — w szczególności, o ile chodzi o dział ekonomiki, zwany konsumpcją, przystępuje on do dzieła, ale, jeżeli nawet nie osiąga ścisłości doktryny, to dzięki w całym tego słowa znaczeniu naukowej metodzie stosowania indukcji, dzięki opieraniu rozumowania o fakty — o statystykę — o dane liczbowe, w dodatku rozumnie analizowane i krytycznie stosowane, zdobywa sobie czytelnika i daje mu obycie się nietylko z przejawami życia gospodarczego. ale i z jego całością w cywilizowanym świecie.

Gliwic jest zwolennikiem t. zw. gospodarki planowej w całym świecie kulturalnym. Nie należy mniemać, że mamy do czynienia z jakimś epigonem socjalizmu, czy t. zw. autarcsistą: planowość Gliwica jest pochodzenia genewskiego. Jest faktem, że zarówno prace, zresztą mało stosunkowo znane szerszemu ogółowi — nietylko u nas, — rozmaitych komisyj gospodarczych Ligi Narodów, jak i benedyktyńska iście praca zbierania materjałów, tyczących się pracy i produkcji, przez Międzynarodowe Biuro Pracy, wytwarza powoli typ działacza gospodarczego, „obywatela całego świata", który przez planową gospodarkę chciałby zapewnić dobrobyt wszystkich krajów, a w każdym razie oszczędzić im strat gospodarczych, wynikających z walki bezcelowej, bezpłodnej, a kosztownej.

Ale stanowisko takie implicite wyłącza „rozpychanie się łokciami" tych, co ostatni do stołu dobrobytu dostać się chcą, zmusza do pewnej rezygnacji te narody, które czy to mają nadmiar surowca, czy też nadmiar towaru, zwanego pracą ludzką.

Tak jest — towaru — bo do tego wniosku dochodzi w swych dwutomowych rozważaniach [1]) Gliwic. „Na czoło kanonu gospodarczego wysuwa się kwestja kumulacji kapitału", bo każdy kraj przechodzi klasyczny cykl: ubóstwo —

---

[1]) Hipolit Gliwic — Podstawy ekonomiki światowej — Materjał ludzki w gospodarce światowej.

nadmiar ludzi, kumulacja kapitałów — dążność do zatrudnienia własnych obywateli u siebie — eksport produktów fabrycznych, — wywóz kapitałów — imigracja obcych. Ten cykl klasyczny — to w etapie pierwszym „kraj klasycznej emigracji" — Polska, w etapie drugim — Niemcy, w etapie trzecim — Francja.

Z punktu widzenia czysto ekonomicznego Gliwic przechodzi do porządku dziennego nad „irracjonalnemi" pobudkami emigracji — nie widzi żadnej atawistycznej tendencji emigracyjnej u potomków Wikingów— Szwedów, którzy emigrują pomimo posiadania dość wysokiego poziomu dobrobytu, ani u Anglików, tych typowych kolonizatorów, którzy właśnie swemi zdolnościami kolonizatorskiemi zdobyli dla siebie i swoich olbrzymie tereny w Nowym Świecie — w Ameryce i Australji. Dla Gliwica istnieje zapotrzebowanie rąk roboczych w kraju imigracji, istnieje chęć polepszenia sobie bytu u nas, w kraju emigracyjnym. Wskazuje, co zresztą naogół jest objektywną prawdą, że największy rezerwuar sił roboczych stanowią kraje o wielkiem rozdrobnieniu posiadłości chłopskiej, kraje małorolnych i bezrolnych. Analizując emigrację klasyczną Polski, wykazuje Gliwic, jak chłop polski chwyta się każdej możliwości zarobku, zajmując jednak z reguły placówki, opuszczane przez przedstawicieli „zasobnych" społeczeństw, tęskniących do lepszych, zdrowszych, lukratywniejszych sposobów zdobywania kawałka chleba. Na emigracji Polacy są górnikami, hutnikami, pracują w fabrykach sztucznego jedwabiu...

Wszystko to są fakty, wszystko to uzasadnia tezę Gliwica: zbliża się okres, gdy społeczeństwa zasobne (Stany Zjednoczone, Francja, Niemcy) będą zmierzały stale, a wytrwale ku zorganizowaniu s e z o n o w e g o wychodźtwa, któreby w m i a r ę p o t r z e b y obejmowały pracę, a później opuszczały zamożne krainy, by wrócić do swych ubogich lepianek gdzieś tam w Polsce, czy Italji, czy Hiszpanji.

To zjawisko wytwarzania się frontu antyemigracyjnego widzi Gliwic nietylko w Niemczech, Francji czy Stanach Zjednoczonych, ale nawet w Brazylji, czy Argentynie...

A jednak... Jednak kto wie, czy właśnie na przeszkodzie tym planom „rasistów" amerykańskich, czy „bourgeois" francuskiego, choćby on był lewicowym socjalistą, czy komunistą, nie stanie na przeszkodzie właśnie idea „planowej" gospodarki wedle recept Ligi Narodów.

Liga Narodów — pomimo wszelkiej frazeologji w tej dziedzinie, jest organizacją rasy białej. Kolorowi, a raczej żółci, bo o tych tylko mówić możemy, są zupełnie obcy ideałom braterstwa międzynarodowego: najbardziej kulturalny Japończyk nie będzie się zbytnio przejmował bytem chłopa polskiego czy włoskiego, natomiast zawsze będzie umiał wyzyskać idealizm genewski dla swych własnych celów, umiejąc się zarazem w stanowczy sposób — vide wystąpienie Japonji z Ligi Narodów — przeciwstawić się próbom narzucenia mu ideologji obcej, białej.

Stąd też — życiowo biorąc — przy wzmagającym się nacisku rasy żółtej — przyjść musi moment, gdy biali spostrzegą, że wbrew twierdzeniom „rasistów" niemieckich, angielskich czy tych ze Stanów Zjednoczonych są jedną rasą, zagrożoną w swych podstawach istnienia przez rasę żółtą i jej osadnictwo. A wówczas — kto wie, może wygodniej będzie osadzić Polaków w Paranie, Włochów w cieplejszych stanach Brazylji, niż oddać je na łup kolonizacji żółtej ?

Zaistnieje moment woli zbiorowej — i to może poprawić nieco mechanistyczne tezy Gliwica...

Istnieje i możliwość inna, może bardziej prawdopodobna: możliwością tą jest opracowanie i stosowanie przez ciąg paru pokoleń planu wyzyskania możli-

wości emigracyjnych przez państwa takie, jak Polska, Włochy, Hiszpanja.

O ile chodzi o nas, to możemy zupełnie wyraźnie plan ten naszkicować — mamy emigrację sezonową do Niemiec, mamy stałą emigrację pracy, która, pomimo wszystko wzmagać się będzie — do Francji, możemy mieć — trzeba tylko ją odpowiednio zorganizować — emigrację osadniczą. Każdy z tych gatunków emigracji ma swoją pozycję i w gospodarce materjałem ludzkim i bilansie gospodarki, i w gospodarce pieniężnej polskiej i w jej bilansie płatniczym.

Ale, jak dotychczas, społeczeństwo polskie, — i tu Gliwic jest jego typowym przedstawicielem — traktuje zjawisko emigracji mechanistycznie, odnosi się do niego, jako do „dopustu Bożego", pobocznie tylko konstatując jego poważne plusy, choćby w postaci dopływu walut, pozwalającego regulować nasz bilans płatniczy, a więc pozwalającego budować fundamenty naszej gospodarki państwowej i narodowej.

A jednak w emigracji anglo-saskiej, w emigracji szwedzkiej można stwierdzić nawet przed setką lat, gdy o wiele gorzej znano prawa, rządzące życiem gospodarczem narodów, pierwiastki świadomej woli — i emigrantów i społeczeństw emigracyjnych, i rządów. Niewątpliwie Holandja z całą świadomością budowała swe imperjum kolonjalne, niewątpliwie pierwszym emigrantom anglosaskim do Ameryki Północnej — obok chęci uniknięcia prześladowań religijnych — przyświecały ideały stworzenia nowego społeczeństwa na nowych zasadach, niewątpliwie i rząd angielski, wstrzymując osadnictwo karne w Australji, a popierając emigrację, orjentował się, że chodzi o Imperium Britannicum.

A już polskie — zresztą czynione na małą skalę — próby kolonizacji, że wymienimy tu najgłośniejszą wyprawę do Kamerunu Scholtza-Rogozińskiego i tow., — miały, jako wytyczną, jasny program budowy Nowej Polski.

I dlatego, choć pracę Gliwica doceniamy, choć mniemamy, że każdy, kto chce orjentować się w skomplikowanych zagadnieniach emigracji, zapoznać się z nią, przestudjować ją gruntownie musi, mamy wrażenie, że społeczeństwo polskie, rząd polski muszą wprowadzić do zjawisk tych niezbędną korektywę — wprowadzić tam pierwiastek woli świadomej, a co poza tem idzie, pracować w tej dziedzinie w myśl, jasnego zrozumiałego, obliczonego nie na lata, a na pokolenia, programu.

Podstawy uczuciowe takiej akcji dają się już wyczuć w masach, należy je tylko ujawnić i ująć w formuły krótkie, zwarte, a mocne.

L. CWALINA

ŻYCIE I TWÓRCZOŚĆ KONRADA KORZENIOWSKIEGO

Powieści Konrada nie czyta się jednym tchem. Po przeczytaniu kilkunastu stron człowiek zamyka książkę i odkłada ją na bok. Lecz już nazajutrz tajemniczy czar talentu Konrada daje znać o sobie. Czytelnik wraca zpowrotem do niedawno zamkniętej książki. Może taki właśnie stosunek czytelnika do utworu literackiego jest miarą wielkości talentu jego autora. Bo przelecieć nad kilkuset stronicami głębi duchowej, załamań psychicznych i walki wewnętrznej bohaterów w jeden wieczór i zrozumieć intencje pisarza i piękno jego dzieła,

byłoby trudnem zadaniem. A Konrada w dodatku czytać niełatwo; Konrad przejrzystym pisarzem nie jest.

Fabuła jego powieści nie jest ani skomplikowana, ani pomysłowa. Bohaterowie Konrada prawie wszyscy bez wyjątku dzielą ten sam los. Są to wyrzutki, żyjący zdala od domu wśród obcego otoczenia, bez nadziei powrotu do ojczyzny. Impuls, romantyzm, żądza przygód pchnęły ich w szeroki świat i postawiły w sytuacji, z której niema wyjścia. Śmierć na obczyźnie — ich porażka, jest jednocześnie ich zwycięstwem i odkupieniem. Takim jest Almayer, takim jest Janko Góral, takim jest Lord Jim.

Styl Konrada, jeśli chodzi o piękno przenośni i plastyczność opisów, niema sobie równego w nowoczesnej literaturze angielskiej. Niezwykłe precyzje w doborze słów, tak charakterystyczne u Konrada jak również cała jego twórczość, kosztowały go dużo wysiłku. Konrad zawsze pisał bardzo powoli. Czasem jedno zdanie bywało wynikiem jego całodziennej pracy. W takich chwilach napadała go depresja: stawał się rozdrażnionym, nerwowym dziwakiem. Szukając ciszy i samotności, zamykał się w łazience, lub kazał żonie spacerować po pokoju w barwnym hinduskim sarongu, ażeby w ten sposób wywołać wspomnienia zatarte w wyobraźni i przyprószone pyłem czasu.

Koleje jego życia są ciekawe i jakże odmienne od wyżłobionych, utartych ścieżek, któremi większość z nas kroczy. Może dlatego właśnie wielu nie rozumie jego stosunku do Polski, czyniąc mu zarzuty odszczepieństwa i braku miłości dla własnej ojczyzny. Konrad nie był jednak odszczepieńcem. Ten wielki pisarz, podobnie jak bohaterzy jego powieści, trafił w sytuację, z której nie było wyjścia. Konrad do ostatniej chwili przeżywał i tłumił w sobie ból wielkiej tragedji.

Urodzony w Berdyczowie, w roku 1857, Józef Teodor Konrad Korzeniowski, jako 5-letni chłopiec udaje się z ojcem i matką na wygnanie do Wołogdy. Po drodze zapada na ciężką chorobę (zapalenie mózgu), lecz na szczęście powraca do zdrowia. Po czterech latach pobytu na wygnaniu odumiera go matka. Ojciec Apollo Korzeniowski, działacz wolnościowy i literat — tłumacz dzieł Szekspira — w roku 1868 razem z Konradem opuszcza Rosję i sterany na zdrowiu osiada w Krakowie. Tam też Konrad uczęszcza do szkoły św. Anny. W tym mniej więcej czasie pisze już małe komedyjki, które wespół z innemi dziećmi odgrywa u siebie w domu. Do nauczycieli czuje dziwną niechęć. Ta niechęć prawdopodobnie kieruje jego uwagę poza sferę wykładów szkolnych. Czyta dużo. Marryat, Cooper, Garneray i atlas — „my beloved atlas" jak wzmiankuje Konrad w jednej ze swoich książek — podniecają jego wyobraźnię i żądzę przygód. Konrad wczuwa się w postacie bohaterów. Jego wyobraźnia i wrażliwy, intuicyjny umysł stawiają jego samego w sytuację ludzi, przemawiających do niego z książek. Konrad nietylko czyta, lecz przeżywa to wszystko i ponadto sam pragnie brać udział w tych przygodach. W rok po przyjeździe do Krakowa umiera ojciec. Śmierć ojca pogłębia melancholję Konrada, z której nigdy już nie zdołał się otrząsnąć. Odtąd pozostaje mu jedyny przyjaciel — wuj jego Tadeusz Bobrowski. Praktyczny, życiowy w listach swoich służy mu radami doświadczonego, zrównoważonego człowieka. Rady te z pewnością nieraz przydały się Konradowi. Konrad bowiem do końca życia nie zdołał się wyzbyć dziedzicznej niepraktyczności. Ulokował odziedziczony majątek w kopalni złota — i stracił wszystko. Chciał wyposażyć ekspedycję wielorybniczą kosztem 1.500 ft. szt. Nawet w późniejszych latach, gdy dochody jego były znaczne, Konrad zawsze był bez pieniędzy.

Taki to Konrad — romantyk niepoprawny i nieżyciowy wyrusza do Marsylji. Liczy wówczas niecałe siedemnaście lat. Wyjazd ten jest poprzedzony naradą rodzinną, podczas której powstaje projekt, żeby oddać go do szkoły marynarki wojennej w Poli. Lecz Konrad chciał być nietylko marynarzem. Konrad pragnął również przygód, przeżyć niezwykłych, o których czytał w książkach Coopera i Marryata. A te czekały na niego w Marsylji...

Na statku francuskim udaje się do Centralnej Ameryki, gdzie jako członek załogi trudni się przemytnictwem. Powraca następnie do Marsylji, ażeby szwarcować broń do Hiszpanji, podczas powstania Karlistów. Przeżywa jeden pojedynek i awarję. Mając lat 21 odbywa na statku angielskim podróż do Australji, a następnie drugą, gdy liczy już lat 23. Obrawszy karjerę marynarza, Konrad pozostaje jej wierny przez 20 lat. W ciągu tego czasu pływa na 20 statkach przeważnie na oceanie Indyjskim i po morzach południowych. Zapoznaje się ze Wschodem i jego ludźmi. Zostaje kapitanem angielskiej floty handlowej. Lecz nawet na tym stanowisku nie opuszcza go duch ryzykanta. Oficerowie, którzy pływali z Konradem, świadczą, że Konrad jako kapitan lubował się w ryzykownych manewrach. Podczas jednej ze swoich podróży Konrad zwierza się pewnemu pasażerowi ze swoich prób literackich i zachęcony jego krytyką zaczyna pisać.

W Londynie w małym pokoiku umeblowanym na Pimlico Square, 37-letni Konrad rozpoczyna swą drugą karjerę: zaczyna tworzyć „Almayer's Folly“. Ile obaw, ile zwątpień musiała nasuwać ta praca, nikt chyba nie wie oprócz Konrada. Szukając dróg dla swej twórczej ekspresji, Konrad błąka się po omacku — sam — jeden — w wiecznej obawie, że krytyka angielska, tak surowa dla outsidera, doszuka się w jego pierwszej powieści usterek i cudzoziemskości i „położy“ go odrazu. Ponadto czysto techniczna strona pisania — odmienne w języku angielskim ujmowanie pojęć, zupełnie inne idjomy, zdradliwość przyimków i wreszcie wrażliwość angielszczyzny na obce zwroty — wszystko to musiało być koszmarem dla pisarza, który wszak tworzył nie w ojczystym języku.

Mimo, że „Fantazja Almayera“ nie zdobyła na początku powodzenia, Konradowi i tutaj towarzyszyło szczęście. Pierwsza jego książka ukazała się w chwili, gdy w Anglji przyszła passa na literaturę egzotyczną. Nie obeszło się bez krytyki — oczywiście. Lecz talent Konrada był tak fascynujący, że słowiańskie nastawienie jego umysłu zamiast irytować frapowało angielskich czytelników. Nigdy wszak przedtem nie czytali czegoś podobnego. To była nowość...

Po „Fantazji“ przyszedł na świat „Wygnaniec“, potem „Murzyn z Załogi Narcyza“... „Lord Jim“ i wreszcie „Chance“. „Chance“ zdobył rozgłos, powodzenie i utrwalił raz na zawsze sławę Konrada. Mimo to Konrad żył w wiecznej obawie, że nadejdzie chwila, kiedy tworzyć przestanie, kiedy to, co zdobył tak usilną pracą, usunie się mu z pod rąk. Te napady zwątpienia towarzyszyły mu aż do śmierci.

Od czasu do czasu Konradowi stawia się zarzuty, że wyrzekł się polskości. Zarzuty te, wypowiadane prawdopodobnie w dobrej wierze, zdradzają małą znajomość faktów. Konrad nigdy nie przeczył, że jest Polakiem. Z Polską łączyły go więzy tak mocne, że nawet 49-letni pobyt na obczyźnie nie potrafił ich zerwać. Pochodził z rodziny Korzeniowskich, która złożyła na ołtarzu ojczyzny wielkie ofiary. Ojciec Konrada zmarł wszak skutkiem choroby, jakiej nabawił się w Wołogdzie. Matka umarła na wygnaniu. Dwu krewnych Konrada padło podczas ofenzywy bolszewickiej w roku 1920. Stryj zginął na Syberji. Jak musiał się czuć Konrad wrażliwy,

uczuciowy, dla którego honor i obowiązek były wszystkiem — gdy zaczęły padać zarzuty, że wyrzekł się polskości, o którą z takiem poświęceniem walczyli jego przodkowie — jego najbliższa rodzina. Tu właśnie tkwi źródło jego tragedji, tłumionej i ukrytej, z której nie zwierzał się nikomu, gdyż nikt go nie mógł zrozumieć.

Konrad zaczął pisać w czasie, gdy odrodzenie Polski znajdowało się w sferze nieziszczalnych marzeń. Został obywatelem angielskim — to prawda, lecz w owych czasach, nie chcąc być poddanym jednego z państw zaborczych, Polak musiał przyjąć inne obywatelstwo. Sam wuj Konrada, Tadeusz Bobrowski, gorący patrjota polski, namawiał go do przyjęcia obywatelstwa angielskiego, z czem Konrad notabene wcale się nie śpieszył.

Że Konrad pisał po angielsku, jest rzeczą całkiem zrozumiałą. Pierwsze jego powieści są oparte na reminiscencjach. Zdanie jakieś zasłyszane w przeszłości, uwaga rzucona na statku, rozmowy marynarzy angielskich w szynkach portowych brzmiały w jego umyśle jak echa odległe i nasuwały dalsze zdania, dalsze tematy w tym samym języku. Tworząc w języku polskim lub francuskim Konrad musiałby robić myślowy przekład z angielskiego na jeden z tych języków. Ponadto Konrad, od chwili wyjazdu z Polski, czytał przeważnie w języku francuskim i angielskim, nie mając pod ręką polskich wzorów, i czytał w wieku, kiedy rodzi się poczucie formy i stylu.

Jest rzeczą więcej niż prawdopodobną, że Konrad, pisząc ,,Fantazję Almayera", nie przeczuwał trudności, na jakie się narazi, zostając pisarzem angielskim. Cudzoziemiec, piszący po angielsku, zawsze będzie solą w oku krytyka angielskiego i angielskich czytelników. Zdaje się nie ulegać wątpliwości, że wydawcy angielscy z tej właśnie racji musieli wywrzeć presję na Konradzie, żeby nie pisał wyraźnie o swojej przeszłości. Żeby nie być gołosłownym, przytoczę tu fakt, którego świadkami byli dwaj redaktorzy polscy z New Yorku.

Konrad niezadługo przed śmiercią odwiedził Amerykę, ażeby w New Yorku omówić sprawy finansowe, związane z wydawnictwem jego dzieł przez pewną firmę amerykańską. Gdy transatlantyk, na którym płynął, minął Ambrose Light i wszedł do zatoki, z przystani odbił holownik wypełniony przez reporterów i recenzentów gazet amerykańskich. Wśród nich znajdowali się dwaj wspomniani dziennikarze. Gdy holownik, śpiesząc na powitanie wielkiego pisarza, pruł wody Hudsonu, przedstawiciel firmy wydawniczej zwrócił się do zebranych dziennikarzy w te słowa: ,,Prosiłbym panów nie wspominać nic o wadliwym akcencie Konrada. Panowie rozumieją, że to mogłoby zaszkodzić poczytności jego dzieł". Dziennikarze zastosowali się do tej prośby. Nikt o tem nie wspomniał.

Jeżeli cudzoziemski akcent Konrada mógł zaszkodzić finansowej stronie jego twórczości w kosmopolitycznej Ameryce, to w Anglji konserwatywnej i klanowej obce pochodzenie pisarza angielskiego mogło w tem większej mierze wywrzeć ujemny wpływ na poczytność jego dzieł.

Dlatego też ani w ,,Personal Record", ani w ,,Poland Revisited" nie znajdujemy tego, czego szukamy. Nie znajdujemy ,,kopalni" faktów z przeszłości Konrada. Wszystko jest mgliste, jakby poddane cenzurze — przytłumione. Mimo to z Polską Konrad zawsze utrzymywał ścisły kontakt. Jego liczne listy prywatne są najlepszem tego świadectwem, podobnie jak świadectwem jego miłości do Polski są listy i artykuły, opublikowane w prasie angielskiej i amerykańskiej, w których staje w obronie ciemiężonej, a później walczącej o wolność Ojczyzny.

Konrad miał wprawdzie inną drogę do wyboru. Mógł się nie liczyć z nakazem wydawców. Lecz odgłosy przeszłości mówiły Konradowi, że wydawcy mieli rację. W ciągu 20 lat jego służby na morzu cudzoziemski akcent Konrada i jego dość mizerna postać nieraz wywoływały wśród marynarzy niechętne uwagi o jego obcem pochodzeniu. Wprawdzie byli to tylko marynarze. Lecz marynarze ci byli Anglikami, podobnie jak i jego czytelnicy.

Gdyby Konrad pozostał marynarzem, lub gdyby twórczość jego znalazła wyraz w innej gałęzi sztuki, Konrad z pewnością wróciłby do Polski, tem bardziej, że w ostatnich latach jego tęsknota za krajem przerodziła się w ostrą nostalgję. Na nieszczęście dla niego narzędziem jego twórczości były słowa — obce słowa, które trzymały go w obcym, dalekim kraju.

Na powrót do ojczyzny i tworzenie w języku polskim było już zapóźno. Jeśliby powrócił, musiałby się wyrzec tego, co zdobył z takim trudem. Musiałby opanować język polski — to potrwałoby kilka lat. Musiałby również walczyć z trudnościami materjalnemi, które prześladowały go do końca życia.

Znalazł się więc w sytuacji bez wyjścia. Zagnany przez los w jedną ze ślepych uliczek życia, niezrozumiany przez nikogo — sam — jeden — cierpiał nad miarę i te cierpienia jego znajdują symboliczny wyraz w patetycznych postaciach bohaterów jego powieści. Był to człowiek wielki — wielki wielkością swego talentu, swej walki i swoich cierpień i dlatego, podobnie jak bohaterzy jego, budzi podziw, sympatję i litość.

S. R.

MORZE W POLSKIEJ LITERATURZE WSPÓŁCZESNEJ

Źródła informacyjne.

Dotychczas brakowało nam książki, którąby informowała krytycznie o całokształcie piśmiennictwa polskiego, dostępnego na rynku księgarskim, t. j. o takich książkach, które są do nabycia bez trudności i specjalnych starań po bilbljotekach i antykwarniach.

Dzieło takie powstało niedawno pracą zbiorową i nosi tytuł „Książka w Bibljotece. Katalog Informacyjny“. [1]) Aczkolwiek jest ono przedewszystkiem przeznaczone dla bibljotekarzy w celu dopomożenia im przy kompletowaniu bibljotek oświatowo-publicznych, to jednocześnie świetnie się nadaje jako stały podręczny poradnik dla szerokich sfer czytającej publiczności.

Informator ten odtwarza stan piśmiennictwa polskiego z przed roku, dzieląc je na: literaturę beletrystyczną dla dzieci i młodzieży (z klasyfikacją według wieku), literaturę piękną dla dorosłych (oddzielnie powieści i nowele, oddzielnie poezja i dramat — z podziałem na 3 stopnie przygotowania czytelnika), wreszcie — literaturę kształcącą i naukową (w nieco zmodyfikowanem ugrupowaniu klasyfikacji dziesiętnej).

Oprócz nadzwyczaj sumiennego opracowania materjału bibljograficznego przez jego podział oraz zaopatrzenie

[1]) Praca zbiorowa pod redakcją Wandy Dąbrowskiej ze współudziałem Jana Muszkowskiego. Wydała „Poradnia Bibljoteczna Warszawskiego Koła Związku Bibljotekarzy Polskich“, nakładem Polskiego Towarzystwa Wydawców Książek i Związku Księgarzy Polskich, z zasiłku Ministerstwa W.R. i O.P. Warszawa 1934, str. XXII +692, skorowidzów stron 78 i 1 tablica statystyczna.

każdej pozycji (t. j. tytułu książki) w krótką, a głęboko w treść, wartość i przystępność książki wchodzącą, notatkę informacyjną, osobliwością i nowością u nas jest przepracowanie całego materjału według tematów, czyli przedmiotów, których książki dotyczą. Uczyniono to w szeregu indeksów przedmiotowo-alfabetycznych (nie pomijając, oczywiście, wykazu alfabetycznego autorów, względnie pierwszych rzeczowników tytułu, o ile książka jest anonimowa czy zbiorowa). Literatura piękna (oddzielnie dla młodzieży, oddzielnie dla dorosłych) otrzymała skorowidz tematowo-zagadnieniowy, zaś literatura naukowa — skorowidz przedmiotowo-zagadnieniowy, w ich zaś obrębie wyłaniają się jeszcze specjalne zestawienia, jak „środowiska i typy", „tereny akcji", „zagadnienia, motywy, tematy" i t. d. Nadaje to dziełu „Książka w Bibljotece" wielką przejrzystość i pozwala napoczekaniu zorjentować się, w jakim zakresie, jakich autorach, w jakiej ilości i jakości opracowań interesujący nas w danej chwili temat jest reprezentowany w a k t u a l n e m p i ś m i e n n i c t w i e p o l s k i e m.

Na tem miejscu i w danej chwili obchodzi nas MORZE w LITERATURZE POLSKIEJ XX-go wieku. Jak temat ten jest opracowany w omawianem dziele, jaki jest obecny (na początku r. 1933-go) stan literatury „morskiej" — artystyczno-rozrywkowej ?

Ponieważ ta rozumowana polska bibljografja ogólna jest selekcyjną, t. j. — wyborem dzieł najważniejszych dostępnych w handlu, przeto dla uzupełnienia interesującego nas obrazu należy jeszcze sięgnąć do: rozdziału dotyczącego literatury pięknej w Dr. Stefana Wierczyńskiego „Polskiej Bibljografji Morskiej" za lata 1919—1929 [1]), dr. Czołowskiego — przewodnika po Wystawie „Polskie Morze i Gdańsk w grafice i w literaturze XVI—XX w." [1]) i dr. Wład. Pniewskiego Gdańsk w polskiej literaturze pięknej" [2])

BELETRYSTYKA MORSKA

Gdyby któryś z bibljofilów polskich zajął się zgromadzeniem „morskiej" kolekcji beletrystycznej, to narazie nie osiągnąłby półtorej setki pozycyj.

Przynajmniej (o ile dostatecznie wyczerpująco informuje „Książka w Bibljotece") z początkiem roku ubiegłego aktulna beletrystyka polska wykazywała powieści 67, w czem tylko 23 oryginalne, a 44 tłumaczone, w grupie poezji i dramatu dzieł 3, książek z zakresu podróży i przygód — 35. Ogółem więc notuje się interesujących nas pozycyj 105.

Skorowidz tematowo-zagadnieniowy zgrupował je: w rodzajach powieści — pod podróżnicze powieści i przygody, podróżnicze powieści osnute na tle wypraw naukowych i odkrywczych; w środowiskach i typach — pod morze-marynarze i morze-rybacy; w terenach akcji — pod północ daleka — kraje polarne i wyspy podzwrotnikowe; w zagadnieniach, motywach i tematach — pod emigracja, morze polskie, Pomorze, sport, wreszcie — podróże: morskie naokoło świata, naukowe, po Polsce, po rzekach polskich i polarne.

Bibljografja morska Wierczyńskiego zwiększa ten zasób literacki o 31 pozycyj wyłącznie oryginalnej liryki i epiki regjonalnej, prawie że nieznanej poza swym terenem wydawniczym, jako że nie przedstawia ona przeważnie większej wartości artystycznej.

Całość więc polskiej literatury pięknej, morzu poświęconej lub z niem związanej, ogranicza się mniej więcej do 1236 —

---

[1]) Warszawa 1930. Str. 27. Jest to odbitka z księgi zbiorowej „Kronika o Polskiem Morzu", pod red. Czesława Pechego (Warszawa 1930). Str. 419-442.

[1]) Lwów 1931. Str. 22.

[2]) Rocznik Gdański t. IV/V (1930/31) str. 3—43 i odbitka 1932.

150 książek (zgóry dodając 10% na ewentualne przeoczenia), co w stosunku do aktualnej całości beletrystyki naszej (około 2 000 dzieł) nie przekracza 7,5%.

Dominuje tu oryginalna twórczość polska (59%), głównie jednak dzięki piśmiennictwu podróżniczemu. W każdymbądź razie nie jest to jeszcze pomyślna sytuacja literacka, zarówno ilościowo (niespełna półtorej setki), jak i co do swego pochodzenia (oryg. polskich powieści około 40, oryginalnych podróży polskich 23).

A z punktu widzenia artystycznego? Rzecz prosta, że pisarze ubiegłego stulecia rzadko kiedy i jedynie przygodnie potrącali w twórczości swej tematy morskie.

Jako przelotne akcesorjum w tle występuje morze u Sienkiewicza w „Za chlebem", czy w „Listach z podróży" (do Ameryki i Afryki), dopiero w „Latarniku" zdobywając pełnię wyrazu artystycznego — w tęsknocie za ojczyzną. Historyczny sentyment pobudził Deotymę do napisania romansu gdańskiego z XVII-go wieku p. t. „Panienka z okienka" i Konopnicką do rozsnucia paru pięknych obrazków w noweli „W Gdańsku".

Dopiero Żeromski i Sieroszewski, z głębokiem wczuciem się w żywioł morski otwarli przed współczesnym czytelnikiem polskim wielkie perspektywy, budzące nowy poryw do morza. W Żeromskim budzi te siły i tęsknoty „Wiatr od morza", stwierdzając świadomość polskości ziemi pomorskiej, a zarazem mistycznego niemal znaczenia morza w przeszłości naszej kultury, co jeszcze dobitniej wypowiada jego poemat prozą „Międzymorze".

Sieroszewski znalazł w losach Beniowskiego artystyczną okazję wczucia się w potęgę „Oceanu" (II tom „Beniowskiego"), na którym bohater polski zdobywa przelotną władzę. A jak Sieroszewski odczuwa „Urok morza", świadczy także jego piękna broszura, wydana przed kilku laty przez Ligę Morską.

Ze starszych pisarzów jeszcze tylko: Hajota dała epizod morski we wstrząsającym obrazku „Ładunek palmowego śoleju" (w książce „Z dalekich lądów"), Maciej Wierzbiński opracował powieściowo tragiczne losy wyprawy Malmgrema na ratunek gen. Nobile („Malmgrema miłość i koniec"), Edward Ligocki w „Nowej Legendzie", jako jeden z pierwszych, w cyklu impresyj, legend poematów prozą sławi „Mare Polonum", Gruszecki wreszcie dał powieść gdańską „Tam gdzie Wisła się kończy".

Żeromski i Sieroszewski otwierają w interesującej nas literaturze nową epokę, gdy zdobycie polskiego wybrzeża musiało wpłynąć na pobudzenie twórczości i narzucenie jej całej pełni i rozmaitości tych nowych zagadnień.

Ten proces literacki postępuje powoli, wciągając coraz nowych twórców.

Środowisko kaszubskie polskiego wybrzeża pociągnęło Stefana Grabińskiego w „Klasztorze i morzu", gdzie klasztor nad morzem jest symbolem duchowego ukojenia. Balickiego, dobrze znającego twarde życie rybaków, darzy ono głębokiem wejrzeniem w mocną psychikę ludu morskiego, któremu też nie mogą być obce głębokie konflikty dramatyczne „Dziewiątej fali". Niemniej drobiazgowo zna to bytowanie Jerzy Bandrowski, świetnie snując szczegóły jego na Helu w „Zolojce". Marja Kuncewiczowa wnikliwie śledzi ścieżki, jakiemi polskość się wciska do duszy kaszubskiej („Polska na fiszmárku" w cyklu „Przymierze z dzieckiem", nowela nagrodzona w r. 1926 przez Ligę Morską). Przyszłość wybrzeża polskiego snuje w fantastycznej powieści „Andrzej Soplica" Mieczysław Jarosławski. Obyczaje letników nadmorskich wśród kaszubskiego otoczenia interesująco kreśli wilnianka Eug. Kobylińska-Masiejewska w powieści „Utopiona lalka".

Legendy i podania kaszubsko-pomorskie opracowuje J. Warta-Przewłocki w cyklu „Smętek-zwodnik" i Anna Sikorska w „Baśniach kaszubskich" i w „Legendach i Baśniach kaszubskich" — gdzie nie znajdują one jednak takiego przetworzenia artystycznego, jak u Rabskiej („Baśnie kaszubskie"). W ducha ich wżył się i olśniewająco przetopił w naszą literaturę jeden Żeromski.

Morze — żywioł potężny (coprawda nie polskie, lecz południowe i północne) bije z 10 nowel wielkiego talentu Stanisława Marji Salińskiego („Opowieści morskie").

Historyczną powieść morską (z czasów Zygmunta III) mamy tylko jedną — „Pod Polską banderą", pióra Ant. Ossendowskiego.

W swej bujnej twórczości powieściowej znalazł Ossendowski również miejsce dla pierwszego polskiego fantastycznego romansu morskiego: to egzotyczny „Biały kapitan". W fantastyce sekunduje mu, niestety nie talentem i rozmachem: Wierzbiński Maciej w rodzimej szpiegowskiej powieści przyszłości (rok 1935), w której niemiecki „Atak sępów" sprzyja działalności polskiej marynarki i lotnictwa, oraz J. Szarecki w cyklu niesamowitych nowel korsarsko-marynarsko-rybackich, zatytułowanym — „Groźny Kapitan".

Wojna na morzu znajduje wielkiego mistrza w Andrzeju Strugu (fragment na łodzi podwodnej w „Żółtym Krzyżu"), który jedyny reprezentuje w powieści polskiej wielki styl europejskiego romansu wojennego. Drugą powieścią wojenną jest Jima Pokera „Panna wodna" — na tle fantastycznego starcia wojennego na morzu Polski z Niemcami.

Pozostaje wreszcie powieść podróżnicza. Żywioł morski egzotyczny godnie reprezentują w niej: Zaruski, jako autor tomu nowel „Na morzach dalekich", osnutych na osobistych wspomnieniach o nawigacji na statkach rosyjskich i francuskich, oraz Saliński w wybitnych „Opowieściach morskich", z których najpiękniejszą jest „Opowieść o Bartłomieju Klimie i hawajskich gitarach", jako godne współczesne pendant sienkiewiczowskiego „Latarnika". Tu dla ścisłości wymienić również należy arktyczną powieść polskiego autora — „Malmgrema miłość i koniec" Macieja Wierzbińskiego.

Gdy zanotujemy T. Dębickiego popularną „Opowieść o przyjemnościach i trudach życia marynarskiego" p. t. „Od morza do morza" i Szareckiego „Na pokładzie Lwowa" — tom nowel z życia naszych kadetów marynarki, to wyczerpiemy powieściowy motyw polskiego życia marynarskiego.

Nazwisk niewiele, tytułów również, tematyka daleka od wyczerpania, kilka wybitnych talentów, inne idą za modą i popytem. Oto bilans polskiej powieści morskiej, na którą istnieje duże zapotrzebowanie, a małe zainteresowanie ze strony autorów, zwłaszcza wybitnych.

Jak ożywić beletrystykę morską? Konkursy? Premje? Tak. Lecz przedewszystkiem umiłowanie morza przez autorów polskich. Niech podróżują, niech przeżywają morze, by ożywić i wzbogacić tematykę marynistyczną w naszej beletrystyce.

Mając tak ubogie własne powieściopisarstwo morskie, oddawna sięgaliśmy z zainteresowaniem do literatury obcej, przyswajając w przekładach kilku klasyków, którzy do dziś cieszą się u nas poczytnością: nieśmiertelni „Pracownicy morza" Wiktora Hugo, „Pilot" J. F. Coopera, „Rybak Islandzki" Lotiego. Bespośrednio przed wojną zaś powstało żywiołowe zainteresowanie dziełami wielkiego Conrada, a następnie — Londona. Oni to ożywiają tę gałąź naszego piśmiennictwa.

Anglicy, Amerykanie i Skandynawowie, jako koryfeusze powieści morskiej, weszli w paru najwybitniejszych swych dziełach do literatury przekładowej.

W powieści fantastycznej i obyczajowej przodują u nas autorzy skandynawscy: Bojer („Lud nad morzem" i „Ostatni Wikingowie"), Hamsun („Kobiety u studni", „Włóczęgi") i Nexoë („Nad morzem" z cyklu „Ditta"). Twórczość Conrada, nadając ton literaturze morskiej, wprowadziła do nas wszystkie jego dzieła w pierwszorzędnych przekładach. Z Anglików Sabatini wzbudził zainteresowanie miłośników grozy splecionej z sentymentem („Sokół morski"), R. Stevenson zaś — awanturniczą, bogatą w przygody treścią swych powieści: „Porwany za młodu" i „Wyspa skarbów" (przetłumaczono również „Złoto z Porto Bello" A. Smith'a, która jest niejako pierwszą częścią „Wyspy skarbów"). Obok nich zaś Irlandczyk H. Byrne zdobył u nas pewną popularność swą romantyczną powieścią o wyprawie Marco Polo do Chin.

Jacka Londona szereg utworów egzotycznych i awanturniczych („Opowieści Hawajskie", „Opowieści mórz południowych", „Przygoda", „Syn słońca", „Wilk morski" i inne), a także Lowell'a „Kolebka na głębinie" i Traven'a „Okręt śmierci" — oto skromny ilościowo wkład amerykański.

Z wielkich autorów europejskich nie brak nam w przekładach: Bern. Kellermanna („Tunel" i „Morze"), Blasco Ibanez'a („Kwiat majowy"), Claude Farrère'a („Sto miljonów w złocie").

Powieść podróżniczą i przygody morskie literatury obcej poznaliśmy w dziele Holendra L. Brunn'a („Podróż van Zantena poprzez cuda Dalekich Wód") i w książkach Anglików: Marshall'a („Wyspa fok") i Melville'a („Bestja morska").

Arktykę reprezentują: B. Ławreniew („Biała śmierć" na temat wyprawy Amundsena) i Norweg E. Strand („Ludzie z pod bieguna" — Lapończycy i marynarze).

Wreszcie wojna na morzu. Z bogatej literatury zagranicznej na ten temat przedostało się do nas niewiele: tylko F. von Lucknera „Djabeł morski" i M. Larrouy „Syreny i trytony" — obydwie powieści bardzo wybitne.

Reasumując, należy podkreślić, że i w zakresie przekładów na te tematy dalecy jesteśmy jeszcze od nasycenia.

2. PODRÓŻNICTWO MORSKIE.

Ono może zdradza u nas największą tężyznę i zapowiada bujny rozkwit. Ilość autorów z roku na rok rośnie, talenty krzepną, poziom kulturalny wznosi się. Rozwój naszej marynarki sprzyja temu przedewszystkiem, jak również zainteresowanie zagadnieniami kolonjalnemi i emigracyjnemi.

Ta dziedzina piśmiennictwa jest naszym czytelnikom najbliżej znana z licznych recenzyj i omówień w naszych czasopismach oraz już drugi rok zrzędu z artykułów specjalnych „Rocznika Literackiego".

Barszczewski, Giżycki, Chrostowski, Lepecki, Wayda i Zaruski — przodują wśród polskich literatów - podróżników po morzach bliskich i dalekich. Dokąd to myślą i wywołanemi wrażeniami podążać za nimi możemy ? Najwięcej do Południowej Ameryki: z Barszczewskim do Paragwaju („Na ciemnych wodach Paragwaju"), z P. Chrostowskim, J. Ostrowskim, A. Słonimskim i A. Zarychtą do Brazylji (i Parany), z Lepeckim do Peru i po wodach Amazonki.

Po jakich morzach nie peregrynują współcześni Polacy. Z talentem spisują też swe wrażenia. Przedewszystkiem — Giżyckiego podróż wzdłuż brzegów Azji i Afryki, czy Hłaski po wszystkich morzach świata, lub Wł. Waydy do Australji i z powrotem. T. Dębicki interesująco spisuje swe wrażenia z Antwerpji do Kongo pod francuską flagą, także L. Gustowski — z Marsylji do Algieru, lub Zaruski na „Witeziu" i „Iskrze" po wodach Bałtyku.

Nasze statki szkolne „Lwów“, „Witeź“, „Iskra“ niejednemu już pozwoliły dzielić się przeżyciami morskiemi z licznemi rzeszami czytelników. Oprócz kilku książek gen. Zaruskiego, T. Dębicki opowiada o drodze morskiej z Gdańska do Rio de Janeiro na „Lwowie“. Drogę zaś jachtem do Skandynawji opisuje J. Fischer.

Z dziejów podróży arktycznych przodują w literaturze europejskiej dzieła prof. A. B. Dobrowolskiego. Z drugiej ręki materjały, dotyczące wyprawy Nansena, interesująco referuje Danysz-Fleszerowa.

Dużo bujności, często surowości i prymitywu literackiego, ale jednak zapału i szczerości,bije z naszego młodego podróżopisarstwa morskiego.

Uzupełniamy je dziełami piśmiennictwa zagranicznego. Andrée'go „Tragedja wśród lodów“, A. Gerbault'a sławna trylogja morska („Sam przez Atlantyk“, „W pogoni za słońcem“, „Na powrotnej drodze“), H. H. Houben'a dzieje wypraw polarnych („Północ woła“), Jużyna „S. O. S. Nobile“, J. Slocum'a „Sam jeden żaglowcem naokoło świata“, A. Viglieri „48 dni wśród lodów“ z Nobilem, J. Voss'a „Łodzią żaglową przez oceany“—oto pasjonujące książki marynistyczne, z prawdziwą korzyścią przyswojone polskiej literaturze, a szereg ich stale rośnie, dzięki inicjatywie naszych geografów i wojskowych.

Ten pobieżny obraz oryginalnej polskiej i na polski język tłumaczonej beletrystyki morskiej, w której podróżopisarstwo zajmuje tak wybitną pozycję, niech będzie jedynie hasłem do pogłębienia i rozrzerzenia zarówno twórczości, jak i czytelnictwa w tej dziedzinie.

3. LIRYKA I DRAMAT.

Tu — jeszcze mniej do przytoczenia. Znów Żeromskiego owe poematy prozą — na czele. A dalej: serdecznego Gomulickiego „Pieśń o Gdańsku“, Or-Ota garść wierszy po czasopismach, Słońskiego „Zaślubiny Polski z morzem“, Małaczewskiego tom mocnych wierszy „Pod lazurową strzechą“ — oto wybitne nazwiska, niestety samych zmarłych.

Z żyjących żaden w paragon z nimi iść nie może, jako poeta morza. Chyba Zaruskiemu wypadnie przyznać wśród nich pierwsze miejsce, jako autorowi „Sonetów morskich“. Inni — to prawie że nieznani szerszym sferom regjonalni wierszopisarze: Bergel, Bol. Brodzki, Stan. Czernicki („Kaszebski spiewe“)

W dramacie jeden Szaniawski żeglarsko-odkrywcze wysunął konflikty. Jego „Żeglarz“ daje społeczeństwu legendę, której ono wyzbyć się nie może, nawet gdy sam bohater pozbawia ją całego uroku bohaterstwa.

Komedję obyczajową „Nad polskiem morzem“ wystawił w Poznaniu Józef Rączkowski. W druku nie ukazała się ona.

Oto cały dorobek dramatopisarski.

Liryka i dramat wykazują więc w sumie współczesnych pozycyj książkowych około 10. Ubóstwo wyjątkowe.

Antologję poetycką „Morze polskie i Pomorze w pieśni“ — dawnej i współczesnej — sumiennie zebrał, objaśnił i wydał zasłużony historyk Wł. Pniewski, układając materjał tematowo.

4. MARYNISTYKA DLA MŁODZIEŻY.

Do powieści dla dzieci i młodzieży docieramy w katalogu „Książka w Bibljotece” poprzez indeks pod hasłami: „morza i oceany”, „przygody i podróże” oraz „polarne kraje”. Zgrupowanych pod „morza i oceany” znajdujemy książek 9 (w tem 4 polskie i 5 przekładów), pod „przygody i podróże“ — nowych 15 (w tem 9 polskich), a pod „wyspy oceaniczne“ i „polarne kraje“ — kilka poprzednio wymienionych. Pozatem pod powyższe hasła kwalifikuje się z działów naukowych (nauki ścisłe, geografja-krajo-

znawstwo-podróżnictwo) 18 książek, przystępnych dla młodzieży.

Ogółem więc na 461 dzieł literatury powieściowej dla dzieci i młodzieży, zarejestrowanych w naszym katalogu, tylko 23 (5%) dotyczy spraw morza (w tem 56,5% polskich).

Pozatem z literatury popularno-naukowej nadaje się w tej kwestji 18 dzieł. Czyli, że z początkiem roku 1933 bibljoteczka „morska“ dla dzieci i młodzieży obejmowała ogółem książek 41, w czem 13 (t. j. 31,7%) autorów polskich, a reszta — tłumaczenia.

Z polskich autorów powieściowych natujemy tu: jeszcze starego Anczyca z ilustracjami Gersona w paru opowiadaniach z cyklu „Przygody prawdziwe żeglarzy i podróżników“; J. Bandrowskiego „Na polskiej fali“ (Jastarnia z życiem rybaków); K. A. Czyżowskiego „Jima żeglarza“ z ilustracjami Z. Grabowskiego; Al. Janowskiego wesołą powieść o „Jędrku Mędrku w Honolulu“, J. Makarczyka swietne przygody „Przez morza i dżungle“ w rozmaitych środowiskach od New Yorku do Brazylji, gdzie bohaterzy sprawnie i dzielnie organizują kolonje polskie na emigracji amerykańskiej; Marczyńskiego fantastyczną „Nową Atlantydę“, odkrytą przez załogę polskiego statku; Ossendowskiego „Miljonera Y“, murzynka-sierotę, uciekającego z dżungli afrykańskiej przez ocean do Ameryki i „Daleką podróż boćka”; B. Pawłowicza „Franka na szerokim świecie”, Z. Jastrzębskiego „Strażników morza”; wreszcie oddawna lubiane książki W. Umińskiego: „Podróż bez pieniędzy” z ilustr. E. Lindemanna i „Zwycięzcy Oceanu”(ilustr. E. Bridge).

Oto nasi polscy maryniści w literaturze dla młodzieży. Z obcych autorów mamy przyswojonych: R. M. Ballantyne'a fantastyczną robinsoniadę po Pacyfiku; Kiplinga już klasycznych „Kapitanów zuchów“ (w przekładzie J. Birkenmajera); Marryat'a; nieśmiertelnego Mayne-Reid'a („Młodzi niewolnicy“); z arktyki J. V. Smejkala bardzo piękną i ciekawie z dokumentów skomponowaną powieść na tle losów wyprawy admirała Byrda „Sfora bieguna południowego” i Boussenard'a „Piekło wśród lodów”; doskonałe 2 książki Islandczyka J. Svensson'a („Czółnem przez morze“ i „Nonni i Manni“); Wreszcie nieśmiertelne stare powieści w nowych wydaniach: J. Verne'a („20 tysięcy mil podwodnej żeglugi“, „Dzieci kapitana Grant'a, „Wśród lodów północy“ i in.) i Defoe'a („Robinson Crusoe“).

Dopiero teraz ledwo osiągniemy 3 dziesiątki powieści morskich dla dzieci i młodzieży.

Jest to zbyt mało. Napewno literatura ta mogłaby wzmóc się nowemi dziełami utalentowanych naszych pisarzy, gdyby tematom tym zechcieli oni użyczyć częściej swej uwagi i wysiłku literackiego, który potrafił wszak już ozdobić ciekawemi i wartościowemi utworami morskiemi ich pióra.

MARJA ZABŁOCKA

MARYNISTYKA W MALARSTWIE POLSKIEM

Zaznaczony na północnej części mapy Polski — mały błękitny skrawek morza przykuwa do siebie oczy całego kraju. Tak, jak we wszystkich wypadkach, siłą rzeczy troska ludzka nie odstępuje tego, co narażonem jest na niebezpieczeństwo i walkę — stąd też sentyment polski ciąży wybitnie w kierunku morza. Nauka przeszłości, świadomość, że bronimy „ostatniej twierdzy“ nad Bałtykiem,

wyrabia czujność, a tem samem potęguje miłość do morza. Utrzymać za wszelką cenę, wzmocnić, do potęgi podnieść i bronić je zwycięsko, to honor każdego Polaka.

W szeregu czynników, stojących na straży morza polskiego, stanęła również ze swojem wieloobliczym orężem, wszechpotężna sztuka.

Niejeden poeta stworzył pieśń natchnioną szumem fal i bezkresem morza, czem wzbudził uczucie gorące do błękitnych wód i tęsknotę serca za niezbadaną dalą. Niejeden pędzel skusił się na odtworzenie kapryśnie zmiennego, to złudnie cichego, to rozszalałego żywiołu.

Gdy z odległości lat historycy sztuki, szukający ojca marynistyki polskiej, rzucą okiem w przeszłość, znajdą i tym mianem zwać będą, prof. Marjana Mokwę. Jemu zawdzięczamy powstanie w Gdyni „Galerji Morskiej". Gmach ten o stylu nowoczesnym, zbudowany w spokojnych, wytwornych linjach gromadzi dzieła, specjalnie związane z tematem morskim — tem samem pomaga i przyczynia się do stworzenia historji marynistyki polskiej.

Dnia 29 czerwca 1934 na dzień „Święta Morza", ludność ciągnąca z najdalszych stron kraju, by w przeważnej części po raz pierwszy ujrzeć „morze polskie", miała okazję zwiedzenia wystawy otwartej tegoż dnia.

Po przez skromnie, lecz nadzwyczaj gustownie urządzony hall wstępujemy do korzystnie oświetlonej dużemi oknami sali, w której to prof. Marjan Mokwa zgromadził 360 dzieł morskich artystów z całej Polski.

Olbrzymie płótna olejne, szkice akwarelowe pędzla założyciela tej galerji rzucają się w oczy zwiedzających i opowiadają historję morza polskiego od chwili odzyskania dostępu do niego aż po dzień dzisiejszy.

Po studjach w akademjach Monachijskiej, Norymbergskiej i Berlińskiej, po wędrówce od północnych Fjordów Szwecji, Rosji aż po granice rozpalonych słońcem Włoch w roku 1917 osiadł na polskim wybrzeżu, a raczej powrócił na Pomorską ziemię, sam z niej pochodząc, prof. Marjan Mokwa. Przywitało go jeszcze bezludne i niezabudowane wybrzeże Bałtyku. Gdzie niegdzie napotkana chata kaszubska, nad brzegiem morza przewrócona łódź, susząca się na wietrze płachta sieci, zielona kępa trawy — to jedyne urozmaicenie piasczystej przestrzeni nadbałtyckiej. — Dziś na fundamentach wsi kaszubskiej stoi młoda, białością domów lśniąca Gdynia. Portowe miasto bije tętnem i tempem nowoczesnego życia. Na miejscu do niedawna zgrupowanych kilku kutrów rybackich, stoi potężny wojenny i handlowy port; imponujący potężną masą dźwigów, ilością okrętów, niemilknący nigdy od nieustającej pracy, huku maszyn, spowity w chmurę czarnego dymu.

Całą tę historję, tak rzadkiej w dziejach, a w niesłychanem tempie powstającej ewolucji stworzenia miasta portowego, znajdziemy w obrazach Marjana Mokwy. To też do najwięcej wartościowych pod względem historycznym prac zaliczymy olbrzymie płótna, przedstawiające piasczyste głuche przestrzenie, na których dzisiaj roztoczył swe panowanie port. Prace te zatytułował artysta: „D a w n y w i d o k O k s y w i a" oraz „Ł o d z i e r y b a c k i e w G d y n i". Technika jest tem oryginalna, że artysta, posługując się farbą olejną, maluje tak przezroczyście i miękko, że traktowaniem przypomina raczej akwarelę, — koloryt w tych obrazach bywa stonowany, przeważa barwa piasku. Natomiast akwarele pełne rozmachu są ujęte szkicowo. Używa ich często, gdy tworzy pełne uroku obrazy z podpatrzonych i trafnie schwytanych momentów życia rybaków. Sceny te są pełne ruchu i soczystości kolorów, świetnie oddają specjalny nastrój pracy zawodowej, której towarzyszy pewien nieład

przyborów, jak rozmaitych koszów, sieci, kotwic; wszystko to w brudnym, a ciekawym kolorze. Wreszcie podziwiać możemy fragmenty portu, bijące siłą i powagą tematu, szereg poszczególnych okrętów wojennych, handlowych, żaglowców z świetnie oddaną gmatwaniną masztów i lin.

Każde zetknięcie artysty z morzem, czy wybrzeżem charakteryzuje prawdziwe wyczucie i znajomość tematu — cechy, których braknie wielu innym artystom, biorącym udział w tej wystawie. Morze jego żyje — w jakiejkolwiek porze i nastroju — malowane jest ono prawdziwe. Wrażliwa siatkówka artysty odbija i notuje tysiące nieuchwytnych zmian, które stwarzają wciąż nowe tematy. Nie potrzeba być artystą, by usiadłszy chwilę nad brzegiem morza i zapatrzywszy się w daleki horyzont we mgle zagubiony, lub błękitną, ostrą linją odcięty od firmamentu niebieskiego, nie ujrzeć nieopisanego bogactwa blasków, załamań świateł na zaledwie drgającej, czy rozhukanej fali, lub kładących się płaszczyzn barw na zastygłej fali spokojnego morza. W tych to właśnie tematach króluje talent Marjana Mokwy, urodzonego marynisty.

Zastanawiając się nad dalszemi pracami artystów, biorących udział w tej wystawie, zauważyć musimy, że Włodzimierz Nałęcz należy do tych rzadkich, którzy rozumieją i znają morze — bywa ono w jego ujęciu żywe i pełne nastroju. Opanowana technika mówi o poważnych studjach malarskich. Tymczasem szereg dużych płócien Rudolfa Stanisława Fryszowskiego zdradza wiele pracy, lecz brak tchnienia artystycznego, zwłaszcza w może zbyt szczegółowo, a przez to trochę twardo ujętej pracy, zatytułowanej „Basen Węglowy". — Również niekorzystnem jest wprowadzanie stylizacji w traktowaniu fal. Za to bardzo dobrze przedstawiają się poszczególne okręty, malowane miękko i stonowane w kolorze.

Do niewielu z pośród tych, którzy kładą nacisk na kompozycję i uczciwy rysunek należy Soter Jaxa-Małachowski. Obrazy jego są owiane nastrojem i sentymentem, choć trochę banalne w ujęciu technicznem. Tych zalet nie jest pozbawiony i Teodor Ziomek. W obrazach jego spotykamy się z kontrastowym kolorytem. Barwna plama grupy figuralnej gra świetnie w stonowanym ujęciu pejzażu. — „Rozigrane Fale" i „Port Rybacki" należą do udanych prac Franciszka Szwocha.

Poza tem oglądać możemy szereg charakterystycznych typów kaszubskich, pędzla Kaźmierza Jasnocha. Specjalnie ciekawie przedstawiają się dwa portrety zatytułowane: „Typ Borowiaka" i „Typ Kaszuba". — Prócz tego artysta wystawił kilka obrazów, ilustrujących życie Kaszubów. Brak przestrzeni w kompozycji daje wrażenie, że postacie są wciśnięte w zbyt ciasne ramy. W figuralnej kompozycji Henryka Jackowskiego oraz w dwóch o pastelowym kolorycie pejzażach przebija dekoracyjne ujęcie. Obrazy Wandy Chełmońskiej są śmiało rysowane i malowane. Prymitywne wnętrza kościołków pomorskich są trafnie zastosowaną techniką do tematu. W kompozycji Wandy Jasińskiej, zatytułowanej „W domu rybaka", dominuje ponury nastrój. Temat stanowi martwa natura: rozrzuconych na stole kilka ryb i liści jarzyny — w głębi okno, przez które widzimy ciemny koloryt pejzażu morskiego.

W dobrych zresztą pracach Zofji Dziurzyńskiej-Rosińskiej-morze bywa jednak twarde i martwe. Kompozycjom Orszy brak wyraźnie kultury malarskiej, tematy są nieestetyczne, a technika i rysunek nieopanowany. Wśród obrazów Kazimierza Drapiewskiego najwięcej wyrazu znajdziemy w „Portrecie Matki", tak jak w szeregu o małych formatach

pejzaży Leona Drapiewskiego na wyróżnienie zasługuje fragment zatytułowany „Koronowo w jesieni". Wilhelm Tyszowski maluje naturalistycznie posługując się poza techniką olejną i pastelową; „Portret Kaszubki" w regjonalnym stroju należy do lepszych prac artysty. Pejzaże Jana Mrozińskiego cechuje indywidualny charakter. Leszek Pindelski pokazuje nam poprawnie ujętych kilka fragmentów Gdańska.

Znajdziemy wreszcie jeden, lecz poprawny pejzaż Michaliny Krzyżanowskiej oraz kilka prac Ludomiły Kusztelan i Janiny Babińskiej Paszkowskiej.

Gdy piszę tych kilka uwag o marynistyce polskiej, nasuwających się przy zwiedzaniu galerji, z okna mojego widzę błękitne pasmo morza, przedzierające się przez wierzchołki drzew. Na horyzoncie rysuje się biała sylweta „Daru Pomorza", który tyle razy, służył natchnieniem artystom takim jak Mokwa i Leszczyński. Z rozpiętemi triumfalnie żaglami ostatni przedstawiciel szlachetnego typu okrętu, dziś coraz bardziej wypierany przez brutalny kadłub ciężkiego statku parowego mknie w dal, unosząc na swoim pokładzie młodzież polską, którą szkoli na przyszłych dzielnych marynarzy.

EMIL WIERZBICKI

MARYNISTYKA NA WYSTAWIE KSIĄŻKI SOWIECKIEJ

Wśród 2 000 sowieckich wydawnictw ostatnich paru lat (przeważnie 1932 do 1934) wystawionych w I. P. S'ie, znajdują się — zresztą w bardzo skromnej ilości — także wydawnictwa z dziedziny marynistyki. Dla nieznanych mi przyczyn wydawnictwa te zostały ograniczone prawie wyłącznie do takich, które traktują o sprawach mórz północnych. Nie znalazłem w salach I. P. S'u, ani jednego dzieła, poświęconego jakimkolwiek bądź innym morzom Z. S. R. S.

Być może wpłynęła na taką ekskluzywność organizatorów tej bardzo ciekawej, a dla wielu wprost nieraz rewelacyjnej Wystawy jeszcze świeża w pamięci wszystkich epopeja polarna Czeluskinowców?

To skoncentrowanie zresztą uwagi widza na jednym odcinku gospodarki morskiej Sowietów odpowiada poniekąd rzeczywistym stosunkom, jakie obecnie panują w Z. S. R. S., gdzie poza rozwojem floty czarno-morskiej (w ścisłym związku z eksportem nafty kaukaskiej), największe inwestycje w dziedzinie rozwoju gospodarki morskiej, jak: szeregi nowych stałych stacyj polarnych, rozwój lotnictwa polarnego, wreszcie budowa kanału Bałtyk—Białe Morze i t. d., koncentrują się teraz na północy.

Najpoważniej prezentują się wydawnictwa Instytutu Arktycznego w Leningradzie („Wsiesojuznyj Arkticzeskij Institut" t. zw. W. A. I.), którego Dyrektorem jest powszechnie znany uczony i badacz polarny, akademik R. Ł. Samojłowicz. Wydawnictwa W. A. I. na wystawie są następujące:

1. „Trudy Arkticzeskawo Instituta", t. I-szy. Leningrad, 1933 , 174 str. in 8⁰.

Tom ten wypełnia 6 rozpraw naukowych wicedyrektora Instytutu prof. W. J. Wize (jedna wspólna z N. Łaktjonowym), objętych jednym tytułem: „Rezultaty ekspedycji polarnej na statku „Siedow“ w roku 1930. Hydrologja i Meteorologja“. Angielskie streszczenie, oraz tytuły wszystkich artykułów w języku angielskim.

2. „Matierjały po izuczenju Arktiki“, Nr. I-szy. Leningrad 1931, 251 str., in 4⁰.

W nim: W. J. Wize: „Ekspedicja G. J. Siedowa“. Opracowanie naukowe materjałów zebranych, oraz spostrzeżeń dokonanych przez znakomitego rosyjskiego badacza Północy, kpt. G. J. Siedowa podczas jego wyprawy polarnej w 1912—1913 roku.

3. „Arctica“, zeszyt I-szy. Leningrad 1933, 192 str., 18 ryc., 2 tabl., z kt. jedna kolor., in 8⁰.

Jest to pierwszy zeszyt nowego wydawnictwa Instytutu, które jest poświęcone drobniejszym pracom oraz przyczynkom naukowym, powstałym przedewszystkiem na podstawie materjałów, zebranych przez ekspedycje W. A. I. Wszystkie artykuły mają streszczenia angielskie, oraz tytuły przetłumaczone również na język angielski. Treść artykułów bardzo różnorodna: Biologja, Zoologja, Botanika, Kartografja, Orografja, Geologja, Hydrologja, Rybołówstwo, Hodowla reniferów i t. d. Redaktorem jest akad. R. Samojłowicz. Wydawnictwo drukuje także prace uczonych cudzoziemskich, dodając w tym wypadku streszczenia w języku rosyjskim.

4. Biuletyn W. A. I. („Biuletien Arkticzeskawo Instituta“, Nr. 11—12. Leningrad 1933, 60 str., in 8⁰.

Miesięcznik ten zawiera szereg krótkich artykułów oraz wzmianek przeważnie 1-stronicowej objętości na tematy aktualne. Stanowi on rodzaj kroniki Arktyki Sowieckiej oraz Instytutu Arktycznego. Wszystkie artykuły oraz streszczenia mają tytuły w języku angielskim.

5. N. J. Urwancew: „Siewiernaja Ziemlja“. Leningrad 1933, 53 str., ilustracje w tekście i 4 mapy os. w tem 2 geologiczne.

Streszczenie wszystkich dotychczas znanych wiadomości i opisów tego małozbadanego archipelagu polarnego.

6. R. Ł. Samojłowicz: „Put’ k Poliusu“. Leningrad 1933, 75 str., ilustracje w tekście, 1 mapa, in 16⁰.

Popularna historja wypraw polarnych. Książeczka ta wchodzi do cyklu pod og. tytułem „Polarnaja Bibliotieka“ i jest przeznaczona dla szerokich mas. Nakład 10 000 egzemplarzy.

7. L. O. Retowski: „Skwoź purgu i protiw wołny“. Leningrad 1933, 75 str., ilustracje w tekście i 1 mapa os., in 16⁰.

Z cyklu: „Polarnaja Bibliotieka“ [nakład 10 000 egzemplarzy]. Opis dramatycznego epizodu podczas wyprawy na statku „Sibiriakow“ w r. 1930, w którym autor, pracownik Instytutu, młody, znany w polskiej literaturze hydrofaunistycznej biolog-polak brał udział osobisty.

Wydawnictwa inne.

8. „Wozdusznyje Puti Siewiera“. Moskwa 1933, XIV + 522 str., liczne ilustracje w tekście, 2 mapy os., wielkie in 8⁰. Wyd. „Sowietskaja Azja“.

Wielka praca zbiorowa poświęcona historji lotnictwa polarnego, jego tech-

nice oraz roli, jaką musi odegrać w rozwoju kolonizacji i eksploatacji naturalnych bogactw północy Eurazji sowieckiej. Wstęp i og. redakcja S. S. Kamieniewa, wiceministra wojny i naczelnika lotnictwa Z. S. R. S. 30 artykułów różnych autorów z R. Ł. Samojłowiczem na czele. Między innemi kilkanaście artykułów najwybitniejszych sowieckich lotników polarnych. Obszerna bibljografja na 22 str. (14 — w języku rosyjskim, 8 w językach cudz.), obejmująca nietylko osobne wydawnictwa, ale także artykuły w pismach specjalnych, a nawet i w gazetach codziennych.

9. „Kanał imieni Stalina". Moskwa 1934, 410 str., liczne ilustr. w tekście i na os. tabl., in 4^0

Pod redakcją M. Gorkija, Ł. Awerbacha, S. Firgina. To luksusowe wydawnictwo zawiera artykuły 35-ciu najwybitniejszych pisarzy sowieckich o charakterze literacko-propagandowym.

10. „Biełomorsko - Bałtijskij Kanał im. Tow. Stalina". Moskwa 1933, 52 str., ilustracje w tekście i 2 os. mapy, in 16^0.

Zbiór szeregu dokumentów, jak: rezolucyj WCIK'u i SOWNARKOM'u, sprawozdanie komisji odbiorczej i t. p. w związku z zakończeniem budowy kanału, łączącego Newę z Białem Morzem. Wydawnictwo kierownictwa robót kanału.

11. „Za Polarnym Krugom". Leningrad 1932, str. 82, ilustracje oraz kilka mapek w tekście, 1 mapa os., in 8^0.

Zbiorowe sprawozdanie w 15 krótkich artykułach z ekspedycji wysłanej w 1930—32 r. przez Akademję Nauki na półwysep Kolski. Redakcja og. akadem. A. E. Fersmana.

12. „Problemy Siewiera". Moskwa 1933, 424 str., 21 map w tekście i 2 mapy os., in 8^0.

Og. redakcja: A. N. Gajster. Zbiór wszystkich referatów, oraz rezolucyj, przyjętych na pierwszej wszechzwiązkowej konferencji, zwołanej w r. 1932. przez GOSPŁAN, instytucję kształtującą całość gospodarki narodowej ZSRS. Zadaniem konferencji były debaty nad planem rozmieszczenia na terytorjum całego związku wszystkich źródeł a także ośrodków produkcji rolniczej oraz przemysłowej. Referaty prezesa GOSPŁAN'u—W. J. Meżłauka, P. G. Smidowicza, prof. O. J. Szmidta, ak. R. Ł. Samojłowicza oraz B. W Ławrowa wykazują dobitnie, jak wielką wagę przywiązują rządy sowieckie do sprawy kolonizacji i eksploatacji Eurazji północnej, a także Wielkiej Północnej Drogi Morskiej.

13. W. E. Lachnickij: „Morskije Porty". Leningrad—Moskwa 1932 367 str., 467 ilustr. in 8^0, wyd. 2-gie.

Obszerny podręcznik dla studentów wyższych specjalnych szkół morskich. Działy główne: Klasyfikacja, budowl. i eksploatacja portów morskich.

Wydawnictwa prowincjonalne.

14. J. M. Iwanow: „Ledianaja Zona". Archangielsk 1933, 116 str. i mapki w tekście, in 8^0.

Zwięzłe, na najnowszych danych nauk. oparte, przedstawienie wszystkich zagadnień życia i postępów cywilizacji Arktyki Sowieckiej. Autor uwzględnia nawet takie kwestje, jak: „Problem witaminów w odżywianiu ludności północy". Przy końcu kompletna bibljografja w języku rosyjskim (ponad 500 pozycyj).

15. L. Muchanow: „W stranu ledowowo mołczanja". Archangielsk 1933, 179 str., ilustracje w tekście, 1 mapa os.

Opis ekspedycji polarnej na statku „G. Siedow" w r. 1930.

16. W. J. Wize: „Istorja issledowanij Sowietskoj Arktiki“. Archangielsk 1934, 210 str., ilustracje w tekście, 1 mapa os.

Dzieje badań Arktyki sowieckiej od czasów najdawniejszych aż do wyprawy „Czeluskina“ w r. 1934, napisane przez znakomitego uczonego wicedyrektora Instytutu Arktycznego. Książka napisana popularnie, ale z uwzględnieniem wszystkich najważniejsyych zagadnień tematu.

17. M. P. Aleksiejew: „Sibir w izwiestjach inostrannych putieszestwiennikow i pisatielej“. Irkuck 1932, 368 str., 60 ilustr., 1 mapa os., t. 1-szy.

Chociaż sprawy morskie znajdują w tej książce bardzo mało miejsca, nie mogę jej ominąć ze względu na jej wielką wartość jako próby zestawienia całości wszystkich świadectw uczonych, pisarzy i podróżników cudzoziemskich — w tem wielu Polaków — o kraju który odegrał tak wielką rolę w naszej historji popowstańczej. Tom 1-szy obejmuje wieki: XIII—XVII. Dalszy ciąg w przygotowaniu.

18. W. Jesipow: „Ostrowa Sowieckoj Arktiki“. Archangielsk, 150 str., ilustracje w tekście i 3 mapy os.

Gruntowny opis wszystkich ważniejszych archipelagów i wysp Arktyki sowieckiej. Książka wchodzi w cykl pod og. tytułem: „Nauczno-popularnaja Bibliotieka Krajniawo Siewiera“. Red. N. W. Piniegin, Archangielsk.

Wydawnictwa popularne oraz dla młodzieży.

19. „Pochod Sibiriakowa“. Leningrad—Moskwa 1933, VIII str. tekstu i 16 tablic kolorowych in 4⁰.

Tekst (przedmowa prof. O. J. Szmidta, oraz wyjaśnienia rysunków autora ich, L. Kantorowicza))— w językach: rosyjskim, francuskim, angielskim, niemieckim.

Przeważnie portrety uczestników ekspedycji na statku „Sibiriakow“ w roku 1930, oraz kilka scen z życia tej wyprawy. Reprodukcje bardzo staranne, czterobarwne.

20. S. Obruczew: „Kołymskaja Ziemlica“. Moskwa 1933, 175 str., ilustr. i mapki w tekście.

Autor, znakomity geolog, członek Akademji Nauk opisuje prace i rezultaty wielkiej 2-letniej wyprawy naukowej do najwięcej oddalonych krańców ZSRS., — kraju czukockiego — w 1929—1930 r. pod przewodnictwem samego autora.

21. „Polarnyj Krug. Sbornik I-yj“. Swierdłowsk (b. Ekaterynburg) 1933, 120 str., ilustracje w tekście, 1 mapa os., in 8⁰.

Opis krajów, leżących za kołem podbiegunowem z uwzględnieniem najnowszych zdobyczy cywilizacyjnych sowieckich. Dla młodzieży.

22. W. Sznejderow: „Pochod Sibiriakowa“. Moskwa 1933, 208 str., ilustracje w tekście, in 8⁰.

Opis ekspedycji statku „Sibiriakow“, który poraz pierwszy w dziejach Arktyki opłynął w roku 1930 brzegi Eurazji (od Archangielska do Władywostoku) w ciągu jednego sezonu.

23. W. Itti: „Morskije Puti Sowieckoj Arktiki“. Moskwa 1933, 108 str., ilustracje w tekście, 1 mapa os., in 8⁰.

Popularyzacja Wielkiej Północnej Drogi Morskiej.

24. J. Piniegin: „W ledianych Prostorach“. Leningrad 1933 307 str., ilustracje oraz mapki w tekście, 2-gie wydanie.

Opis bardzo popularnej w Rosji ekspedycji polarnej kpt. G. J. Siedowa w r. 1912 — 1913. Nakład 30 500 egzemplarzy.

25. W. Kozłow: „Polarnaja Faktorja“. Swierdłowsk 1933, 184 str., ilustracje w tekście.

Opis założenia i życia sowieckiej „faktorji“, czyli placówki dla skupu skór i futer, przy ujściu Jenisieja.

Powieści polarne.

26. W. Itti: „Biełyj Kit“ (Biały wieloryb). Nowosybirsk 1933, 78 str., in 8⁰.

27. J. Toszczakow: „Polarnaja Magistral“. Leningrad, 1934, 184 str., in 8⁰.

Z licznych i bardzo specjalizowanych perjodyków marynistycznych znajduje się na Wystawie tylko 1 zeszyt miesięcznika „Wodnyj Transport“, drukowanego w Moskwie. Numer tego czasopisma zawiera 40 str. in 4⁰. Treść poświęcona przedewszystkiem sprawom transportu morskiego i rzecznego. Sporo artykułów specjalnych z licznemi ilustracjami. Kronika zagraniczna i bibljografja rosyjska.

Innych miesięczników, jak np. bardzo poważne „Morskoje Sudostroitielstwo“, „Socjalisticzeskij Transport“, „Transportnoje Stroitielstwo“, „Za socjalisticzeskoje maszynostrojenje“, przeważnie wydawanych w Moskwie na Wystawie niema.

DR. STEFAN RYGIEL

BIBLJOGRAFJA BIEŻĄCA POLSKICH SPRAW MORSKICH, RZECZNYCH, EMIGRACYJNYCH I KOLONJALNYCH

I. Sprawom tym częściowo poświęcono już szereg bibljografij retrospektywnych i perjodycznych.

Kwestje morskie za okres od roku 1919-go istnieją w paru opracowaniach. Dr. Stefan Wierczyński w „Kronice o Polskiem Morzu“ oraz w osobnej odbitce (Warszawa 1930, str. 28) dał pod tytułem „Polska Bibljografja Morska“ zestawienie dzieł oddzielnie drukowanych oraz artykułów i dzieł literatury pięknej, ukazujących się w czasopismach Polski i polskich Gdańska za 10-lecie 1919—1929, ujmując zebrany przez siebie materjał w 12 działów (1. Ogólne. 2. Ziemia i morze — przyroda, geografja. 3. Prehistorja, Historja, Etnografja. 4. Językoznawstwo. 5. Literatura. 6. Krajoznawstwo. 7. Znaczenie dostępu do morza. 8. Gdańsk. 9. Gdynia i inne porty polskie. 10. Polska polityka morska — Marynarka handlowa i wojenna. 11. Handel morski — Rybołówstwo. 12. Dziesięciolecie odzyskania wybrzeża morskiego).

W rok później w „Czasopiśmie Geograficznem“ (tom X, zesz. 2, r. 1931) oraz również w osobnej odbitce (str. 42) ukazało się obszerniejsze zestawienie Augusta Cehaka p. t. „Polska bibljografja regjonalna Pomorza, W. M. Gdańska i Morza Polskiego, 1919—1930“. Ta praca nie uwzględnia literatury pięknej, rozszerza zakres na cały regjon pomorski, a zgromadzone dane grupuje w 13 działów (1. Bibljografje, przeglądy publikacyj i publicystyki, prace zbiorowe.

2. Geologja, morfologja. 3. Oceanografja, hydrografja, metereologja, klimatologja, geodezja. 4. Faunistyka, florystyka, ochrona przyrody. 5. Antropogeografja: a) geografja gospodarcza, b) rybactwo i rybołówstwo, c) geografja polityczna, d) miasta i uzdrowiska, e) porty i urządzenia portowe. 6. Flota i szkoły morskie. 7. Etnologja, etnografja, demografja. 8. Krajoznawstwo, przewodniki, turystyka. 9. Historja i nauki pomocnicze. 10. Prehistorja, antropologja. 11. Językoznawstwo, nazwy geograficzne, słowniki. 12. Stosunki prawno-terytorjalne. 13.Mapy i atlasy). Każda z tych grup w obrębie poszczególnych lat ma układ alfabetyczny. Autor czerpie dane zarówno z druków samoistnych, jak i z czasopism.

Dr. Wład. Pniewski opracował: ,,Bibljografję kaszubsko-pomorską z zakresu języka i językoznawstwa" w sposób retrospektywny, poczynając od XVI wieku (Rocznik Gdański t. I. 1927), i stale ją bieżąco uzupełnia (t. II/III, IV/V, VI, 1932); tamże (t. II/III,) ogłosił ,,Pomorze i Bałtyk w literaturze pięknej od w. XVI-go do r. 1929". Są to cenne fundamenty badań w tym zakresie.

Pozatem wyciąg bibljograficzny Z.Mocarskiego w ,,Kultura umysłowa na Pomorzu. Zarys dziejów i bibljografja" (Toruń 1931, Nakł. Inst. Bałt., str.47-86) — jest zebraniem w wyborze materjałów, służących do zobrazowania tego specjalnego zagadnienia.

Wreszcie Instytut Bałtycki w Toruniu zapowiada dzieło znanego i załużonego bibljografa dyr. Stefana Wierczyńskiego p. t. ,,Bibljografja Pomorza i Prus Wschodnich za okres 1918—1932".

Oto cały dotychczasowy zasób polskiej bibljografji morskiej i pomorskiej, powstały zasługami Towarzystwa Naukowego w Gdańsku, Instytutu Bałtyckiego w Toruniu i Towarzystwa Naukowego w Toruniu.

Są to jednak wszystko opracowania r e t r o s p e k t y w n e. Systematycznie podawanych danych bibljograficznych o b i e ż ą c e j literaturze z zakresu spraw morskich i wybrzeża polskiego nie znajdujemy dotychczas w żadnem czasopiśmie. Lukę tę właśnie pragnie wypełnić nasz kwartalnik.

Zgodnie z zadaniami L. M. i K. —nasze bieżące zestawienia bibljograficzne będą podzielone na 3 grupy: 1. Sprawy morskie i wybrzeża polskiego (ogranicza się więc kwestje Pomorza tylko do wybrzeża polskiego, gdańskie zaś — tylko do spraw morskich), 2. Sprawy rzeczne i wód śródlądowych (Polski). 3. Sprawy emigracjne i kolonjalne (całej ludności Polski i mniejszości polskich zagranicą).

Jeśli idzie o grupę 3-cią (*sprawy emigracyjne i kolonjalne*), to od r. 1931-go zawdzięczamy Zofji i Tadeuszowi Uhmom zestawienie ,,Materjałów do polskiej bibljografji migracyjnej" (w ,,Kw. Nauk. Instytutu Emig. i Kolonj." r. VI—1931, t. I. str. 314—381). Znajdujemy tam tylko dzieła oryginalne polskie 19-go i 20-go wieku, jakie ukazały się w Europie, z wyłączeniem zagadnień dawnej emigracji politycznej. Całość obejmuje prawie 800 pozycyj w 3-ch grupach: 1) teorja, polityka i statystyka ruchów migracyjnych (n-rów 145), 2) broszury informacyjne, sprawozdania, statuty, przewodniki, dzieła polemiczne oraz tylko częściowo dotyczące tematu (n-rów 472) i 3) opisy i podróże (n-rów 177). Zapowiedziana część czwarta — bibljografja zawartości czasopism — nie ukazała się.

Fragmentarycznie bieżącą literaturę rejestrują w zakresie swoich zagadnień niektóre czasopisma, jak: ,,Sprawy Narodowościowe" (Grzegorczyk), ,,Polacy Zagranicą", ,,Praca i Opieka Społeczna". Całokształtu bieżącego ruchu wydawniczego w sprawach emigracyjno-kolonjalnych brakuje nam. To zadanie zamierza właśnie stale i jaknajszerzej wypełniać nasz kwartalnik.

Sprawy bieżącej *polskiej bibljografji rzecznej i wód śródlądowych*, jeżeli znajdują gdziekolwiek miejsce, to rzadko — w publikacjach perjodycznych specjalno-technicznych — i też fragmentarycznie. Jednem z naszych zadań będzie ujmowanie tych danych w ich całokształcie.

Zapoczątkowujemy tę pracę okresem pierwszego półrocza bieżącego roku 1934-go.

Zestawienia nasze są oparte: 1) na urzędowej rejestracji druków nieperjodycznych, ukazujących się w Polsce we wszystkich językach, oraz takichże druków polskich i Polski dotyczących, ukazujących się zagranicą; 2) na egzemplarzach druków, otrzymywanych przez Bibljotekę Uniwersytecką w Warszawie; 3) na miesięczniku „Nowa Książka". Wyniki są opracowane jako 3 odrębne bibljografje: I. Spraw morskich i wybrzeża polskiego, II. Spraw rzecznych i wód śródlądowych; III. Spraw emigracyjnych i kolonjalnych. Łączy je ze sobą tylko wspólna bieżąca w obrębie danego roku kalendarzowego numeracja pozycyj (w celu ułatwienia w końcu roku sporządzenia indeksu) oraz technika opracowania.

Technika ta polega na skrzyżowaniu w każdym alfabetycznym spisie nazwisk autorów (względnie pierwszych rzeczowników tytułów przy dziełach anonimowych lub zbiorowych)z hasłami przedmiotowemi tych dzieł w odniesieniu do nazw geograficznych i nazwisk, wynikających z treści poszczególnych publikacyj (np.: GDYNIA patrz: Borowik J., Rozkład Jazdy, Smogorzewski K.; albo: TETMAJER KAZ., autor tekstu, patrz Karłowicz Miecz. — zaś Karłowicz jest w tym wypadku kompozytorem pieśni „Po szerokiem, szerokiem morzu"). Pozatem te imienne odsyłacze, dotyczące osoby lub nazwy geograficznej, wynikające z treści danego dzieła (naukowego, literackiego, czy piśmienniczego wogóle, druku propagandowego, czy ulotnego), są pomnożone dziełami, dotyczącemi bibljografowanych tu po raz pierwszy kompozycyj muzycznych oraz dzieł plastyki, które znalazły wyraz w druku (nuty muzyczne, katalogi obrazów, wystaw i t. p.).

Z innych przedmiotów, stanowiących treść dzieł, uwzględniono tu wyjątkowo tylko przedmioty formalno-piśmiennicze: „POWIEŚCIOWE dzieła", „DRAMATYCZNE dzieła", oraz podobnież: „MUZYCZNE dzieła", „MALARSKIE dzieła" i t. d.; pozatem — organizacje i instytucje specjalne z interesujących nas dziedzin jak: LIGA Morska i Kolonjalna, RADA Organizacyjna Polaków z Zagranicy i t. p.

Bibljografja nasza z punktu widzenia formalno-wydawniczego obejmuje tylko druki nieperjodyczne (a więc nie uwzględnia zawartości czasopism), to jest dzieła samoistne (książki i broszury, odezwy i inne druki ulotne), oraz takie ich części, które dotyczą interesujących nas spraw (np. rozprawy z ksiąg zbiorowych, wydawnictw ciągłych różnych instytucyj, nowele ze zbiorów nowel i t. d.).

Język nie jest kryterjum rejestrowania lub nierejestrowania przez nas publikacyj: wszystkie języki, w jakich się drukuje w kraju, o ile druki dotyczą którejkolwiek z wymienionych trzech grup zagadnień; wszelkie dzieła zagraniczne (we wszelkich językach), o ile dotyczą Polski w zakresie tychże zagadnień.

Ta pierwsza w naszem czasopiśmie próba bibljograficzna nie może być, oczywiście (jak każda bibljografja), doskonałą i pełną. Stopniowo będziemy starali się pracę ulepszać, licząc na przychylną pomoc i uwagi osób zainteresowanych, którym za życzliwy współudział będziemy niezmiernie wdzięczni.

I. SPRAWY MORSKIE I WYBRZEŻA POLSKIEGO.

1. ALLEMAGNE. L'Allemagne et la Pologne dans leurs rapports historiques. Etude publiée sous la direction d'Albert Brackmann. Traduit de l'allemand par E. Olivier-Henrion et P. Verdelot. [Deutschland u. Polen]. Munich-Berlin. Oldenbourg. S. VI.+ +278+8 map + 17 ilustr.

2. ANTONIEWICZ Włodz. Kongres Archeologów Bałtyckich wRydze. (Wilno). S. 11. Odb. z: Balticoslavica 1933, t. I.

BAŁTYK patrz: Antoniewicz W., Bogdanowicz S., Chrzanowski B., Demel K., Leitgeber B., Maszyński P., Rudnicki M.

BARTLEWICZ J. S., autor tekstu, patrz: Jaworski M.

3. BERGER D. Di gehajmniszn ojfn jamgrunt. Di wunderliche jam rajze fun Kapitan Robert. (Der Kamf arum dem ajz okean un di „Czeluskin ekspedicje". (Tajemnica dna morskiego. Cudowna podróż morska kap. Roberta. Wyprawa „Czeluskina"). (Żyd.)W-wa. S. 61.

BIERNACKI Stan., patrz: Dan Jerzy.

4. BOGDANOWICZ Szymon, ze Stacji Morskiej w Helu. O cyklu rozwojowym meduzy Aurelia aurita L. w polskich wodach Bałtyku. W-wa. Z zasiłku L. M. i K. S. 117—119 (=Fragmenta Faunistica Musei Zoologici Polonici, t. II, Nr. 12. 24. XI. 1933).

5. BOROWIK Józef. Gdynia, port national de Pologne. Paris. Geb. i Wolff. S. 62. (= Petite Bibliotheque Baltique.)

BRACKMANN A., patrz: Allemagne et la Pologne, Germany and Polen.

BRONIEWSKI Wład., tłumacz, patrz: Novikov-Priboj.

BUŁHAK J., fotograf, patrz: Polen ladet sie ein.

6. BUNIN Iwan. Stary port. Pingwiny. (W tomie nowel „Pan z San Francisco",) Przeł. Wacław Rogowicz. W-wa. Przeworski.

7. BURDECKI Feliks Dr. W niewoli u bestyj morskich. W-wa. 27. V. 34. „Nowa Liter." S. 32. (= Przygody i podróże. Tygodnik dla młodzieży, Nr. 2).

8. CENTKIEWICZ Cz. Czeluskin. W-wa. Rój. S. 58 (= B-czka Hist.-Geogr. Nr. 232. Cykl: Zdobywcy i odkrywcy świata).

9. CHRZANOWSKI Bernard. Wybrzeże. Lw. Państw. Wyd. Książ. Szkoln. S. 40. (= B-ka Szkoły Powsz. Nr. 92. Cykl: Co wiesz o Polsce).

CIECHOMSKI F., ilustrator, patrz: Poker Jim.

10. CO ZYSKUJEMY przez należenie do Ligi Morskiej i Kolonjalnej. (W-wa) S. 4.

11. CONRAD Joseph. W oczach Zachodu. [Unde western eyes]. Tłum. z ang. H. J. Pajzderska. Wyd. 2. W-wa. Dom Ks. P (= Pisma zbior. Josepha Conrada t. 13).

12. CURTIS E. de. Wróć do Sorrento. (Piosenka neapolitańska). Sł. St. Przesmyckiego. Muz. E. de Curtis. W-wa. Rzepecki. S. 4. (= Nuty Minjaturowe Nr. 10).

CUSZIMA, patrz: Novikov-Priboj.

13. CYWIŃSKI Henryk. Podróże, ewolucje i batalje morskie w ostatniem półwieczu. Pamiętniki „Starego admirała", 1875—1925. Z mapą podróży i licznemi fotogr. W-wa-Wilno. S. 246+tabl. 15+ mapa 1.

14. CZECZOTT Rafał. Kdr. ppor. dypl. Co nam zapewnia marynarka wojenna. W-wa. L. M. i K. S. 24.

15. CZECZOTT Rafał kdr. ppor. dypl. Obrona wybrzeża. W-wa. L. M. i K. S. 56.
CZELUSKIN, patrz: Berger D., Centkiewicz C., Jankowski H., Symchowicz K.
16. DAN Jerzy [= Daniłowski Wład.]. Morze was wzywa. Łódź. „Republika". S. 24. (= „Co tydzień powieść" Nr. 7).
17. DAN Jerzy [= Daniłowski Wład.]. Pieśń flisaków. Słowa T. Stacha (= Stan. Biernackiego). W-wa. M. Arct. (= B-ka Chóru Dana Nr. 1).
DANIŁOWSKI Wład., patrz: Dan Jerzy.
18. DEMEL Kazimierz, ze Stacji Morskiej w Helu. Wykaz bezkręgowców i ryb Bałtyku naszego. W-wa. Z zas. L. M. i K. S. 121—136. (= Fragmenta Faunistica Musei Zoologici Polonici, t. II. Nr. 13. 29. XII. 1933).
DĘBSKI Jan, przedm., patrz: Ginsbert J.
DĘBÓWKO NOWE, patrz: Kostrzewski Józ.
19. DOBROWOLSKI Ant. Bol. Kryosfera, kryologja, kryotechnika i sprawa organizacji międzynarodowej badań nad lodem i zjawiskami lodowemi. (W-wa). S. 16. Odb. z: Biuletyn T-wa Geofizyków w W-wie. R. 1934, zesz. 9/10. To samo w skrócie franc. S. 10.
20. DOMANIEWSKI Janusz. Sprawozdanie z działalności Stacji Badania Wędrówek Ptaków za r. 1932 (W-wa). S. 123—146. (= Acta Ornithologica Musei Zoologici Polonici, t. I., Nr. 5. 1. XII. 1933).
DRAMATYCZNE utwory, patrz: Norwid C., Ordęga-Różnicki.
21. DZIERZBICKI Wiktor. Ludzie północy. Powieść. W-wa. St. Cukrowski. S. 176. (= B-ka Nowości w W-wie, Nr. 266). Okł. proj. Z. Jurkowski.
22. EKSPORT w roku 1933. Sprawozdanie dyrektora Państwowego Instytutu Eksportowego. W-wa. S. 364+tabl. 1 (= Wyd. Państw. Inst. Eskp. r. 1934, t. 17).
23. ESKIMOS. Dzielny Eskimos. Bajka. [W-wa]. S. 16 nlb. Ilustr. Keller. Reklama czekolady „Plutos".
F. O. M., patrz: NrNr. : 61, 63.
24. FUCHSÓWNA Jola. Bagaż sentymentalny. (W starym porcie. Na wodzie i powietrzu. Śladem Kolumba. Polonją do Portugalji. Przedruki feljetonów z IKC. IV. 31—X. 33). Kr. S. A. Krzyżanowski. S. 190.
25. GALON Łucjan. Nad Bałtykiem. (Marsz jubileuszowy.) [Na Skrzypce.] Toruń. Jan Wojciechowski. S. 2.
GDAŃSK, patrz: Lakowitz, Łada-Bieńkowski, Pniewski, Smogorzewski, Sommerfahrplan, Zipper.
GDYNIA, patrz: Borowik J., Rozkład Jazdy, Smogorzewski K.
26. GERMANY AND POLAND in their historical relations. Ed. by Albert Brackmann. Transl. from the German by S. Miles Bouton. [Deutschland und Polen.] Munich-Berlin. 1934. Oldenburg. S. VI+ +266+8 map +17 ilustr.
27. GINSBERT Juljan inż. Prawda morska. Wyd. 2. W wa. L. M. i K. S. 56. Przedm. Jan Dębski.
28. GINSBERT Juljan. Więzień z H. M. S. Bellerophon. W-wa. „Rój". (= B-czka Hist.-Geogr. Nr. 231. Cykl morski.
GINSBERT Juljan, patrz: Poker Jim.
GŁOS WĄBRZESKI, patrz: Pomorzanin.
GRABIAŃSKI J., patrz: Rozkład turyst. jazdy.
HEL, ludność, patrz: Modrzewski T.

HEL, Stacja Doświadczalna, patrz: Bogdanowicz S., Demel K.

29. INFORMATOR podróżniczo-turystyczny 1934 r. (W-wa). P. Biuro podr. Orbis. S. 114.

30. INFORMATOR na r. 1934, wydany przez Polski Touring Klub pod red. Kaz. M. Kałczyńskiego. (W-wa). S. 68.

31. JACZEWSKI Tadeusz. Notes on some Palaearctic Aquatic and Semi-Aquatic Heteroptera, chiefly from South-Eastern Europe.(Uwagi o niektórych gatunkach pluskwiaków wodnych palearktycznych, głównie z Europy południowo-wschodniej). W-wa. S. 22+ + tabl. 2. (= Annales Musei Zoologici Polonici, t. X., Nr. 14., 19. V. 1934.)

32. JAŁOWIECKI Andrzej. Układy ottawskie i brytyjsko-skandynawskie a polska ekspansja morska. Toruń. luty 1934. S. 2. (= Komunikat Nr. 95 Instytutu Bałtyckiego w Toruniu.)

33. JANKOWSKI Henryk. Czeluskin. Dzieje bohaterskiej wyprawy polarnej. W-wa. Universum, Nr. 69. S. 64.

JAROSŁAW L. M. i K., patrz: sprawozdanie.

JASTARNIA, patrz :Nad morzem.

34. JAWORSKI Michał. (Muzyka) Tango morskie. Słowa J. S. Bartlewicza. (W-wa). S. 9. (= 95-groszowa Bibljoteka Przebojów, Nr. 78).

35. JEDNODNIÓWKA z okazji 14-lecia odzyskania morza. Poznań, luty 1934. Zarz. Okr. L. M. i K. w Poznaniu. S. 24.

36. JEZIORAŃSKI Leon inż. Almanach polskiego handlu zagranicznego za lata 1928—33 wł. Rocznik 1934. Specj. odb. z: Polska—kraje Ameryki połudn. S. 30 nlb.

37. KALENDARZ. Kartuski kalendarz marjański na r. 1934. Kartuzy. „Gazeta Kartuska“. Bezpł. dod. Nr. 4. S. 64.

KALCZYŃSKI Kaz. M., red., patrz: Informator P. Tour. Kl.

38. KARŁOWICZ Miecz. Po szerokiem, szerokiem morzu. Op. 3, Nr. 10 (3). (W: Trzy pieśni. Śpiew i fortepian. Słowa Kaz. Tetmajera). W-wa. Warsz. Tow. Muz. [Litogr].

KARTUZY, patrz: Kalendarz.

KELLER, ilustrator, patrz: Eskimos.

39. KLUCZ T. Dr. Zasadnicze kierunki rozwoju latarń od najprostszych latarń morskich do ostatnich latarń lotniczych w ciągu ostatnich lat. [W-wa]. S. 8. Odb. z „Przegląd Elektrotechniczny“, 1934. Nr. 2.

KOPENHAGA, patrz: Leitgeber B.

KORYTOWSKI K., przedm., patrz: Krzywiec B.

KORZENIOWSKI Józef, patrz: Conrad Joseph.

KOSSUTHÓWNA Stefanja, tłumaczka, patrz: Reid Sydney.

40. KOSTRZEWSKI Józef Dr. Dwa cmentarzyska kultury pomorskiej w Dębówku Nowem, w powiecie wyrzyskim, i w Warszkowie III, w pow. morskim. W-wa. Państw. Muz. Archeol. S. 43—102 i tabl. 5. Odb. z Wiad. Archeol., t. 12 (1933).

KOŹMIŃSKI Ksawery, ilustrator, patrz: Makarczyk Janusz.

41. KRAWIEC Feliks. O florze porostów Pomorza. W: Sprawozdanie z III Zjazdu Botaników Słowiańskich w Warszawie 19—30. VI. 1931. W-wa. Polskie T-wo Botan.

42. KRZYWIEC Benedykt Andrzej. Obrona morska w Polsce. Wyd. 2 uzup. W-wa. L. M. i K. S. 47.

43. KRZYWIEC Benedykt Andrzej. Polska polityka wojenno-morska. Wyd. 2 uzup. W-wa. L. M. i K. S. 31. Okł. Agar. Przedm. Karol Korytowski.
44. KWAŚNIEWSKI Stan. gen.bryg. Program Zarządu Głównego L. M. i K. na rok 1934 i 1935. [W-wa].
45. LAKOWITZ Konrad Dr. Seltene Bäume in und um Danzig. Danzig. Kafemann. S. 20+2 tabl. (= Heimatblätter d. Dt. Heimatbundes Danzig. Jg. 11, H. 1).
46. LASKOWSKI Heljodor Kdr. ppor. Artylerja morska. W-wa. L. M. i K. S. 51.
47. LEITGEBER Bolesław. Ewolucja Kopenhagi jako portu tranzytowego w handlu bałtyckim. S. 2. (= Komunikat Nr. 96 Instytutu Bałtyckiego w Toruniu). T-ń, luty 1934.
48. LEITGEBER Bolesław. Kopenhaga — klucz Bałtyku. T-ń. Inst. Bałt. S. 86. (B-czka Bałtycka).
49. LEN Rafał. Wilk morski. W: Młodość za kratą. W-wa. Wyd. Współczesne. S. 188.

LEWANDOWSKI Janusz, patrz: Zagórski Czesław.

LIGA MORSKA i KOLONJALNA, patrz: Co zyskujemy, Kwaśniewski St. gen., Odezwa, Sprawozdanie, Statut, Święto Morza.

50. LUTMAN Tad. Dr. Wolne porty i wolne strefy portowe. T-ń, 1934, maj. Inst. Bałt. S. 6. (= Komunikat Inst. Bałt. w Toruniu. Serja 3, Nr. 3).
51. ŁADA-BIEŃKOWSKI Tad. Dr. Gdańsk dzisiejszy. W-wa. L. M. i K. S. 14.

MACKIEWICZ Kamil, ilustrator, patrz: Reid Sydney.

52. MAKARCZYK Janusz. Porty i marynarze. Humoreski sentymentalne. Ilustr. Ksaw. Koźmiński. W-wa. L. M. i K. S. 5.

MALARSKIE dzieła, patrz: Przewodnik Nr. 91.

53. MALECKI Kazimierz. Biała śmierć. (Wyprawa Nobilego do bieguna północnego.) W-wa, 10.VI. 34. „Nowa Liter." S. 32. (= Przygody i Podróże, Tyg. dla Młodzieży, Nr. 4).

MARCINKOWSKI Z., fotograf, patrz: Polen ladet sie ein.

54. MASZYŃSKI Piotr. Na kaszubskim brzegu. Słowa N. N. W: Trzy pieśni na jeden głos z towarzyszeniem fortepianu. W-wa. F. Grąbczewski.
55. MODRZEWSKI Tad. Charakterystyka antropologiczna ludności Helu. Pozn. Odb. z Przegl. Antropol. 1934, t. VIII., zesz. 1—2.

MORZE CZARNE, patrz: Panaitescu P. P.

MUZYCZNE utwory, patrz: Curtis E., Dan J., Galon Ł., Jaworski M., Karłowicz M., Maszyński P.

56. NAD MORZEM. Pamiętnik I-go obozu Nadmorskiego L. M. i K. w Jastarni w 1933 r. Praca zbiorowa. W-wa. Nakł. Oddział III im. Jana z Kolna L. M. i K. S. 116.
57. NAZARUK Osyp. Na spokijnim okeani. Vražinja i dumky z dorohy. Lviv. Str. 30. (= Bibljoteka Ukrainskoji Narodnoji Obnovy U. N. O.).

NOBILE gen., patrz: Malecki K.

NORWEGJA, patrz: Olechowski G.

58. NORWID Cyprjan. Miłość czysta u kąpieli morskich. Komedya. Z autografu wydał Z. Przesmycki. W-wa. S. 34. (= Bibljoteka. Dramatyczna Drogi, Nr. 6).
59. NOVIKOV-PRIBOJ A. Cuszima [powieść]. Przeł. Wład Broniewski, t. I. W-wa. Rój. S. 24.8

60. NOVIKOV-PRIBOJ A. Kobieta na morzu. Powieść. Przeł. Dr. Tad. Soplicki. W-wa. Tow. Wyd. „Mewa". S. 260.

61. ODEZWA Og. Obywat. Komitetu Propagandy na Fundusz Obrony Morza. (Rzeszów). S. 1.

62. ODEZWA L. M. i K. i Rady Org. Pol. z Zagr. w sprawie „Święta Morza". (W-wa). S. 1.

63. ODEZWA Oddziału Kolejowego L. M. i K. na st. kol. Sandomierz o ofiary na fundusz Obrony Morskiej. „Komitet Floty Narodowej został rozwiązany ...". Sandomierz.

64. OD MORZA na ocean, od wybrzeża do kolonij. Dzieje — myśli — fakty. (Oprac. do druku z ramienia Kom. Wyd. Zarz. Gł. L. M. i K. Kaz. Gleyden-Zieleniewski). W-wa. L. M. i K. S. VIII+182.

65. OKRĘTY w nocy. W-wa. Wyd. „Lekcje wzorowe". S. 4. (= II. Czytanki dla najmłodszych. 2).

66. OLECHOWSKI Gustaw. W krainie reniferów i fiordów. Szwecja i Norwegja. Lw. Państw. Wyd. Książ. Szkol. S. 45. (= B-ka Szkoły Powsz. Nr. 89 Z cyklu: Geografja i podróże).

ORBIS, patrz: Informator, Polen.

67. ORDĘGA-RÓŻNICKI Stefan. Nie damy morza. (Reduta Zachodu.) Sztuka w 3 aktach. Miejsce Piastowe. Tow. Św. Michała Archanioła. S. 72. (= B-ka Teatralna „Michalineum").

ORŁOWICZ M., patrz: Rozkład turyst. jazdy.

68. OSBORNE Arthur. Landownership and population in Pomerania. T-ń. The Baltic Institute. S. 47. (= The Baltic Pocket Library).

69. OSBORNE Arthur. La propriété foncière et la population en Poméranie. Paris. Geb. i Wolff. (= Petite Bibliothéque Baltique).

70. OSSENDOWSKI Ferd. Ant. Lodi zbloudilé. Roman. Autorisovany překlad Františka Vondračka. [Okręty zbłąkane.] Praha. „Novina". S. 264. (= Ossendowski F. A. Vybrané spisy, sv. 12).

PAJZDERSKA H. J., tłumaczka, patrz: Conrad Joseph.

71. PAKULANKA Marta. Dziewczyna z Adanger fjordu. Łódź. S. 24. (= Co tydzień powieść, Nr. 52).

72. PANAITESCU P. P. La route commerciale de Pologne à la Mer Noire au moyen âge. Bucureşti. S. 24. Odb. z: Revista Istorică Română, vol. 3. fasc. 2—3.

PIKIEL W., fotograf, patrz: Polen ladet sie ein.

PIOTROWSKI Henryk, patrz: Przewodnik zdrojowo-turystyczny.

73. PNIEWSKI Wład. Dr. Najnowsza powieść niemiecka o Gdańsku. (= Komunikat Nr. 93 Instytutu Bałtyckiego w Toruniu). T-ń. 1934. styczeń. S. 2.

74. POKER Jim. [Juljan Ginsbert.] Płyną polskie okręty. W-wa. Geb. i Wolff. S. 61. (= Polska i Świat Współczesny. B-ka Młodzieży. Z cyklu: Budujemy państwo.)

75. POKER Jim. [Juljan Ginsbert]. Zdzich szuka ojca. Powieść dla młodzieży. W-wa. Geb. i Wolff. S. 150. (Rys. i okł. F. Ciechomskiego.)

76. POLEN ladet sie ein. Reisebüro Orbis 1934. Fotogr. J. Bułhak, Z. Marcinkowski, W. Pikiel. W-wa. S. 104+1 mapa.

77. POMORZANIN. Kalendarz książkowy „Pomorzanin" dla czytelników „Głosu Wąbrzeskiego" na r. 1934 (Wąbrzeźno). S. 92.

POMORZE, patrz: Kostrzewski J.,

Krawiec F., Osborne A., Pomorzanin, Strasburger H., Waga T., Wasilewski M.

„PORT", T-wo Ubezp., patrz: Sprawozdanie.

PORTUGALJA, patrz: Fuchsówna Jola.

POWIEŚCIOWE utwory, patrz: Bunin I., Conrad J., Dzierzbicki W., Eskimos, Fuchsówna J., Ginsbert J. (Więzień), Len R., Makarczyk J., Nazaruk O., Novikov-Priboj A., Okręty w nocy, Pakulanka M., Poker J., Reid S., Reznicek P., Slezkin J., Winawerowa R., Zaruski M.

PRZESMYCKI Stan., autor tekstu, patrz: Curtis E.

PRZESMYCKI Zenon, wydawca, patrz: Norwid Cyprjan.

78. PRZEWODNIK Nr. 91 T-wa Zach. Szt. Pięknych w Warsz. Luty 1934. M. i. Wystawa morska.

79. PRZEWODNIK zdrojowo-turystyczny pod red. Henryka Piotrowskiego. W-wa. Zjedn. Pracowników Niewidomych R. P. S. 356+XXXIII+tabl. 3.

80. RAABE Zdzisław. Über einige an den Kiemen von Mytilus edulis L. und Macoma balthica (L) Parasitierende Ciliaten-Arten. (O paru gatunkach wymoczków pasorzytujących na skrzelach Mytilus edulis L. i Macoma balthica (L)). W-wa. S. 15+tabl. 2 (Annales Musei Zoologici Polonici. T. X. Nr. 15. 9. V. 1934).

81. REID Sydney. Jak Sing chwat przewędrował świat [How Sing found the world is round.] Tł. Stef. Kossuthówna. Ilustr. Kamil Mackiewicz. W-wa. „Nasza księgarnia". S. 38.

82. REZNICEK Paula. Romans na morzu. Łódź. „Republika". S. 24 (= Co tydzień powieść Nr. 37).

ROGOWICZ Wacł., tłum., patrz: Bunin Iwan.

83. ROZKŁAD. Gdyński rozkład jazdy na lato 1934 (W-wa). „Ruch". S. 10.

84. ROZKŁAD. Turystyczny rozkład jazdy 15. V.—6. X. 1934 r. (Układ, ilustr. i red. Jerzy Grabiański. Część krajoznawcza — dr. M. Orłowicz). Ilustr. M. Szymanowski. W-wa i inne. „Ruch". S. XIX+185+tabl. 16.

85. RUDNICKI M. prof. dr. O wspólnocie kulturalnej ludów bałtyckich i słowiańskich nad Bałtykiem. T-ń, kwiecień 1934. S. 6 (= Komunikat Inst. Bałt. w Tor. serja 3 Nr. 1).

RUMUNJA, patrz: Zipper B.

86. RUNDO Alfred. Sprawozdanie z prac IV. Konferencji Hydrologicznej Państw Bałtyckich (Leningrad — wrzesień 1933 r.). W-wa. S. 28. Odb. z: Wiadomości Służby Geogr. 1934. Nr. 1.

RYGA, patrz: Antoniewicz Włodz.

87. SALIŃSKI St. M. Pod banderą Syreny. Z cyklu „Człowiek w pięciu częściach świata". W-wa. Geb. i Wolff. S. 72 (= Polska i Świat Współczesny Nr. 20).

SANDOMIERZ L. M. i K. patrz: Odezwa.

88. SAWICZEWSKI Jerzy inż. Łodzie podwodne. W-wa. L. M. i K. S. 52.

89. SIKORSKI Wład. gen. dyw. Przyszła wojna. Jej możliwości i charakter oraz związane z nim zagadnienia obrony kraju. W-wa. „B-ka prawn." S. VIII+226+1 tabl.

SINDBAD żeglarz, patrz: Winawerowa R.

90. SLEZKIN Jurij. Miłość nad morzem. Powieść. [Raznymi głazami.] Tłum. Z. Wroński. W-wa 1928 [1934]. „Nowa Era". S. 160.

91. SMOGORZEWSKI K. Gdynia. W „Świat i Życie" t. II. zesz. 5.

92. SMOGORZEWSKI K. Gdańsk W „Świat i Życie" t. II. zesz. 5.

93. SMOGORZEWSKI K. Poland's acces to the sea. London. Allen and Unwin. S. 468.
SOCHA Michał patrz: Taube Karol.
94. SOMMERFAHRPLAN. Danziger Sommerfahrplan auf den Staatsbahnlinien. Gültig ab 15. Mai 1934. Druk Arct W-wa. S. 8.
95. SPRAWOZDANIE z działalności Zarządu Oddziału L. M. i K. w Jarosławiu za r. 1933. Jarosław, luty 1934.
96. SPRAWOZDANIE za 14 rok działalności (1933) T-wa Ubezpieczeń „Port" Sp. Akc. W-wa. S. 34.
STACH T., autor tekstu, patrz: Dan W.
STACJA Badania Wędrówek Ptaków, patrz: Domaniewski Janusz.
97. STATUT Ligi Morskiej i Kolonjalnej. (Projekt przyjęty przez V Walny Zjazd Delegatów w Gdyni w dn. 27. V. 1933 r. przedłożony do zatwierdzenia władzom państwowym.) W-wa .S. 32.
98. STRASBURGER Henryk Dr. Les visées allemandes sur la Poméranie. Paris. Geb. i Wolff. S. 42. (= Petite Bibliotheque Baltique). To samo po ang.: German designs on Pomerania. T-ń. The Baltic Institut. S. 40. (= The Baltic Pocket Library).
99. SYMCHOWICZ K. „Czeluskin". [Żyd.] W-wa „Groszn-bibljotek". S. 64.
SZWECJA, patrz: Olechowski G.
100. ŚWIĘTO MORZA 1933 r. W-wa. L. M. i K. S. 127. (Oprac. red. Jan Ignacy Targ).
101. ŚWIĘTO MORZA. Odezwa L. M. i K. o składanie ofiar na F. O. M. i o czynny udział w uroczystościach. [W-wa]. S. 2.
ŚWIĘTO MORZA, patrz: Nr. 62.
TARG Jan Ignacy, patrz: Święto Morza.
102. TAUBE Karol, Socha Michał. Frontem do morza. W-wa. L. M. i K. S. 31.
TETMAJER Kaz., autor tekstu, patrz: Karłowicz Miecz.
TOURING KLUB Polski, patrz: Informator.
TOWARZYSTWO ZACHĘTY SZTUK PIĘKNYCH w Warszawie, patrz: Przewodnik Nr. 91.
VONDRAČEK Fr., tłum., patrz: Ossendowski F. A.
103. WAGA Tad. Dr. Pomorze w czasach przedhistorycznych. T-ń.Lud. Spółdz. Wydawn. S. VII+134+tabl. 23.
104. WAGA Tad. Dr. Zaludnienie Pomorza w świetle najnowszych badań archeologicznych. T-ń. Inst. Bałt. S. 6. (= Komunikat Inst. Bałt. w Tor. serja 3 Nr. 2).
WARSZKÓW III, patrz: Kostrzewski J.
105. WASILEWSKI Marjan. Podstawy historyczne praw Polski do Pomorza. W Roczniku Weteranów 1934 pod red. Tad. Smolińskiego. Pozn.
106. WINAWEROWA R. Przygody Sindbada, podróżnika morskiego. Z ilustr. oprac. dla młodzieży (Nr. 2). [B. m. w.]. Fabr. Cykorji „Stella". S. 65.
WROŃSKI Z., tłumacz, patrz: Slezkin J.
107. WSKAZANIA bezpłatnego uzyskania modeli okrętów polskiej floty morskiej. (W-wa). S. 1.
108. WSKAZÓWKI dla maturzystów pragnących się poświęcić zawodowi oficera marynarki wojennej. Wyd. 2. (T-ń). S. 20+tabl. 8.
WYRZYSKI powiat patrz: Kostrzewski J.
109. ZAGÓRSKI Czesław, Lewandowski Janusz. Morze źródłem potęgi Rzeczypospolitej. W-wa. L. M. i K. S. 23.

110. ZARUSKI Marjusz. Żaglowym jachtem przez Bałtyk. Wyd. 2. Lw.-W-wa. Książnica-Atlas. S. 24. Odb. z: Zaruski. Na skrzydłach jachtów 1933. (= Dookoła ziemi. t. 10).

ZIELENIEWSKI-Gleyden Kaz., patrz: Od morza na ocean.

111. ZIELIŃSKI Stanisław. Mały słownik pionerów polskich kolonjalnych i morskich. W-wa 1932—33 (1934). S. 680.

112. ZIELIŃSKI Stanisław. Mały słownik pionerów (Autorecenzja). W-wa. S. 1.

113. ZIPPER Bernard Karol. Stosunki komunikacyjne rumuńsko-gdańskie. W Izba Handlowa Polsko-Rumuńska w r. 1933. W-wa.

114. ŻUKOWSKI Olgierd por. mar. Zarys rozwoju okrętów torpedowych. W-wa. L. M. i K. S. 54.

II. SPRAWY RZECZNE I WÓD ŚRÓDLĄDOWYCH.

AUGUSTÓW, patrz. Kodi H:

BALZER O., patrz: Semkowicz Wład.

BIAŁOSTOCKIE województwo patrz: Rozporządzenie.

BIELAWSKI Wł.: Przyrządy ratunkowo-sportowe, patrz: Petyhorski Mich. Mój kajak — ręczna motorówka.

115. BONCLER T., Guca J., Jung E., Grzeniewski W. Jak samemu zbudować kajak żaglowy i jak na nim manewrować. Podręcznik dla amatorów sportu wodnego. W-wa. T. Boncler. S. 31., tabl. 2.

116. BOWKIEWICZ Jan. Materjały do planktonu jezior Suwalszczyzny. W-wa. S. 6. (= Fragmenta Fauuistica Musei Zoologici Polonici. T. II, Nr. 17. 22. IV. 1934).

117. CHLOMKOWICZ Dawid. Jak realizować hodowle wodne w klasie 5-tej szkół powsz. W: Konfer. rej. t. 2 (patrz: Paleolog).

CZEREMOSZ Czarny, patrz: Sujkowski Z.

118. DELFIN 1934. Kajaki składane. [W-wa]. S. 22 (Juljan Woysław, Warszawa).

GABAŃSKI J., patrz: Pęska-Kieniewiczowa.

GDAŃSK, patrz: Legun-Biliński A.

GRZENIEWSKI W., patrz: Boncler T.

GUCA J., patrz: Boncler T.

119. GUMIŃSKI Leonard inż. Aktualne zagadnienia spółek wodnych. W-wa. S. 8. (= Odb. z: „Agronomja Społeczna" 1934, Nr. 11).

120. HEDEMANN Otton. Dawne puszcze i wody. Wilno. S. XII+ +184+mapka 1.

121. HUBICKI Stanisław inż. Zabudowanie potoków górskich. Cz. 2 i 3. Lw. Koło Stud. Inż. Lasowej Lwów — Politechn. S. 127.

122. HUFIEC. Żeglarski Hufiec Harcerzy. Płock 1933 (1934). S. 20.

JUNG E., patrz: Boncler T.

KATOWICE, patrz: Legun-Biliński.

123. KODI Henryk. Informator-Przewodnik po Augustowie i okolicy, z mapą. Augustów. Magistrat i P. T. K. S. 47.

124. KOLLIS Wład. Nowe prądy w dziedzinie prognozy zjawisk hydrologicznych. [W-wa]. S. 10. Odb. z: Biuletyn T-wa Geofizyków w W-wie. 1934, zesz. 9/10.

125. KOSTRZEWSKI Józ. Prof. Rola Wisły w czasach prehistorycz-

nych. T-ń. S. 2. (= Komunikat Nr. 98 Inst. Bałt. w Tor.).
KRAKÓW, patrz: Legun-Biliński.
126. LEGUN BILIŃSKI Ant. Inż. Wielka droga wodna Katowice— Kraków — Warszawa — Gdańsk. W-wa. S. 282+2 mapy.
LENINGRAD, Rybacki Instytut Bad., patrz.: Markiewicz A.
127. MARKIEWICZ A. P. Leningrad, Fischerei-Forschungsinstitut. Die Schmarotzerkrebse der Fische der Ukraine. (Skorupiaki pasożytnicze ryb Ukrainy.) W-wa. S. 27+tabl. 2. (= Annales Musei Zoologici Polonici. T. 10., Nr. 12).
128. MARYNOWSKI Stefan. Potrzeby żeglugi śródlądowej na terenie Wielkopolski. (W: „Zjazd Działaczy Gospodarczych i Społecznych Województwa Poznańskiego, zwołany przez B. B. W. R. 7.—8. X. 1933. [Poznań].
129. MATUSZEWICZ Józef Dr. Hydrologja a prace wojska. W-wa. S. 13. Odb. z: Wiadomości Służby Geogr. 1934, Nr. 1.
130. MIKULSKI Tad. Pieśń ludowa o Toruniu. T-ń. Tow. Nauk. w Tor. S. 20. Odb. z: Zapiski T-wa Nauk. w Tor. 1933, t. IX., zesz. 7-8.
NOTEĆ, patrz: Pęska-Kieniewiczowa.
131. OBWIESZCZENIE Wojewody Warszawskiego w sprawie rybołówstwa. W-wa 30. III. 1934. S. 1.
132. OBWIESZCZENIE Wojewody Wileńskiego z dn. 15 maja 1934 r. w sprawie przestrzegania przepisów wodno-komunikacyjnych i sanitarnych obowiązujących na drogach wodnych Województwa Wileńskiego. 17. V. 1934. S. 1.
133. ODEZWA Związku Zawodowego Transportowców R. P. Sekretarjat Okręgowy Warszawski. O przybycie na zebranie 29. IV. 1934 w sprawie warunków pracy. Pocz.: „Towarzysze Żeglugowcy! ...“ [W-wa]. S. 1.
ORZYC, patrz: Szczypiorski W.
134. PALEOLOG Dr. Jak realizować problem środowiska wodnego wg. nowych programów w kl. 5-ej na Śląsku. W: Konferencje rejonowe nauczycielstwa szkół powszechnych w Królewskiej Hucie. Nr. 1. Próby realizacji nowych programów. [Katowice]. (= B-ka Regjonalna Nauczycielstwa Szkół. Powszechnych w Królewskiej Hucie).
135. PETYHORSKI Michał Inż. Mój kajak — ręczna motorówka. (Opis budowy). Zawiera również: Wł. Bielawski. Przyrządy ratunkowo-sportowe. W-wa. S. 24.
136. PĘSKA - KIENIEWICZOWA Wanda i Gabański Józef: O działaniu ścieków zakładów przemysłowych na Noteć jesienią 1931 r. W: Pamiętnik Państw. Inst. Nauk. Gospod. Wiejsk. w Puławach. T. XIII. Puławy 1932 [1934].
PIEŚŃ LUDOWA, patrz: Mikulski T.
137. PLUCIŃSKI Mieczysław. Budowa kajaków. Kajak żaglowy „P. J.“ (konstrukcji Mieczysława Plucińskiego). Opis i rysunki. W-wa. Gł. Księg. Wojsk. S. 2+tabl. 19. (= Państw. Urząd Wych. Fiz, i Przysp. Wojsk. 251—5 [Wyszk.] 1934).
138. POMIANOWSKI Karol Prof. Dr. Zbiorniki i zapory. Na podstawie wykładów oprac. Eug. Chojnacki i inż. Konst. Żółciński. W-wa. Kom. Wyd. Tow. Br. Pom. Stud. Politechn. Warsz. Koło Inż. Wodnej. Budownictwo wodne. Odb. litogr. S. 246.
139. POPŁAWSKI Leon Inż. Dr. Turbiny wodne. W-wa. D. Ks. P. S. 164.
140. REGULAMIN regatowy z 1934 r. W-wa. P. Zw. Tow. Wiośl. S. 30.

141. ROZPORZĄDZENIE Wojewody Białostockiego z dn. 9 lutego 1934 r. w sprawie znakowania sprzętu rybackiego, znajdującego się na wodach otwartych. Łomża 23. IV. 1934. S. 1.

142. SEMKOWICZ Wład. Oswald Balzer jako obrońca Morskiego Oka. Kr. S. 22. Odb. z: Wierchy, r. XI. 1933.

143. SPRAWOZDANIE z działalności Sekcji Turystyki Wodnej Polskiego Tow. Krajoznawczego w Warszawie z r. 1933 (2-gi działalności). W-wa. S. 4 nlb.

144. SUJKOWSKI Zb. Serja Szypocka nad Czarnym Czeremoszem. W: Posiedzenia Naukowe Państw. Instytutu Geologicznego Nr. 38. W-wa luty 1934.

SUWALSKIE jeziora, patrz: Bowkiewicz J.

145. SZCZYPIORSKI Włodz. Inż. Rzeka Orzyc. Zagadnienie regulacji w pow. Przasnyskim i dotychczasowe jej wykonanie. W-wa. S. 32.

146. SZELĄGOWSKI F. Inż. Wzmocnienie małych przęseł mostu drogowo-kolejowego przez rzekę Wisłę w Toruniu. [W-wa] S. 5. Odb. z: Inżynier Kolejowy 1934, Nr. 4.

ŚLĄSK, patrz: Paleolog.

147. TARYFA osobowa na parostatki pasażerskie linji pośpiesznej kl. 1, 2, 3. Tar. B. W-wa. „Vistula". S. 1.

TORUŃ, patrz: Mikulski T., Szelągowski F.

TOWARZYSTWO Krajoznawcze, patrz: Sprawozdanie.

UKRAINA, patrz: Markiewicz A.

WARSZAWA, patrz: Legun-Biliński A.

WARSZAWSKIE Województwo, patrz: Obwieszczenie.

WIELKOPOLSKA, patrz: Marynowski St.

WILEŃSKIE Województwo, patrz: Obwieszczenie.

WISŁA, patrz: Kostrzewski J., Szelągowski W., Taryfa osobowa.

148. YACHT KLUB Polski w okresie spraw. 1932—33. W-wa. S. 33.

149. ZAWODY PŁYWACKIE. W-wa. 1934. Wyd. „Lekcje Wzorowe". S. 4. (= II Czytanki dla Najmłodszych, 19.)

150. ŻEGLARSTWO w zimie. W-wa. Gł. Ks. Wojsk. S. VII + 74 + 1 tabl (= Bibljoteczka Harcerskich Drużyn Żeglarskich pod red. Witolda Bublewskiego.)

III. SPRAWY EMIGRACYJNE I KOLONJALNE.

151. DE CAMPOS Ferreira Lima Henrique. Relaçoes entre Portugal e la Polonia. (Comunicaçao lida na sessao de 22. II. 1934 da Classe de Letras da Academia das Ciências de Lisboa.) Vila Nova de Famalicao. S. 24.

CZECHOSŁOWACJA — Polacy, patrz: Sytuacja.

152. INSTRUKCJA dla komitetów Towarzystwa Pomocy Dzieciom i Młodzieży Polskiej w Niemczech. [Poznań]. S. 4.

153. FUNDUSZ Szkolnictwa Polskiego Zagranicą. Odezwa ks. Kard. Hlonda i gen. Franka o ofiary.

154. GIŻYCKI Jerzy. Biali i czarni. Fragmenty kolonjalne. 16 il. W-wa Geb. i Wolff. S. 360. + 7 nlb.

KINCLER J., red., patrz: Targi Lawantyński e.

155. KRZYŻANOWSKI Ludwik. Kara na kornerze stryty czyli kilka uwag o polszczyźnie amerykańskiej.

Kraków. S. 10. Odb. z: „Czas" 1934. Nr. 69.

LIPSK, patrz: Ułaszyn.

156. ŁOMNICKI Roman: Opieka nad Włochem zagranicą. Warszawa S. 20. Odb. z: Polityka Narodów 1934, Nr. 3.

157. ŁOMNICKI R. Proletarjat kolorowy w kolonjach. Warszawa. „Tom". S. 155.

NIEMCY, patrz: Nr. Nr. 152, 158, 159, 610.

158. POLACY w Niemczech i nasze względem nich obowiązki. [Poznań]. S. 8.

159. POMOC dzieciom i młodzieży polskiej w Niemczech. [Odezwa] Komitetu Stołecznego P. D. i M. P. w N. „Obywatele stolicy za kordonem zachodnim...". Warszawa S. 1.

160. POMOC dzieciom i młodzieży polskiej w Niemczech. [Odezwa] T-wa P. D. i M. P. w N. O pomoc dla ludności polskiej w Niemczech. Poznań. S. 4.

PORTUGALJA, patrz: De Campos F. L. H.

161. RADA Organizacyjna Polaków z Zagr. Projekt Statutu Światowego Związku Polaków z Zagranicy. Warszawa. 20. II. 1934.

162. RADA Organizacyjna Polaków z Zagr. Zjazd. Program. Tematy obrad. Projekt regulaminu. S. 9. Warszawa, marzec 1934.

163. RADA Organizacyjna Polaków z Zagr. II Zjazd Polaków z Zagranicy. Odezwa. Ordynacja wyborcza. Uchwała w sprawie ilości delegatów. Projekt statutu Światowego Związku Polaków z Zagranicy. Warszawa, styczeń 1934. S. 12.

164. RADA Org. Polaków z Zagr. Zwiedzajcie kraj ojczysty. [W-wa] S. 16.

165. RADA Organizac. Polaków z Zagranicy. Odezwa Koła Opieki Młodz. z 6. III 34. W-wa. S. 2.

166. RADA Organiz. Polaków z Zagranicy. Do młodych Polaków z Zagranicy. Odezwa Koła Opieki nad Młodzieżą. (O jaknajliczn. przybycie na zlot młodzieży polskiej z zagranicy). [W-wa]. S. 1.

167. ROSIŃSKI Bolesław ks. Emigracje europejskie do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej. (Referat wygłoszony na I Zjeździe Antropologów Polskich w Poznaniu). Pozn. Wrzosek. S. 4. Odb. z:. Przegląd Antropol. 1934. T. VIII. Zesz. 1 — 2. — Patrz także: Torosiewicz St.

ROSJA, patrz: Wolski R.

168. SUKIENNICKI Hubert. Międzynarodowe mandaty kolonjalne. W-wa. L. M. i K. S. 30

169. SYTUACJA ludności polskiej w Czechosłowacji. Memorjał polskich stronnictw politycznych w Czechosłowacji. [W-wa]. Rada Org. Polaków z Zagr. S. 14.

170. TARGI Lewantyńskie (1934). Pawilon Polski. [W-wa]. (Wyd. Polsko-Palestyńska Izba Handlowa pod red. J. Kinclera). Levant Fair. Tel Aviv 1934. April 26 to May 26. S. 16.

171. TOROSIEWICZ Stan. Prof. Współcześni pisarze polscy w Ameryce. (= Roczniki Katolickie na rok 1934 ks. Nik. Cieszyńskiego. T. XII). Poznań i odb. s. 43.

172. UŁASZYN Henryk. O polskich stowarzyszeniach akademickich w Lipsku. Fragment wspomnień 1901—1914. W-wa. S. 7. Odb. z: Pamiętnik Trzeciego Zjazdu Lipszczan. 12 XI. 1933 w Warszawie.

WŁOSI, patrz: Mazurkiewicz R.

173. WOLSKI Roman. Droga do wolnej Ojczyzny. Powieść z dziejów wychodźtwa polskiego w Rosji. (1914—1918). W-wa. Dom Ks. Polsk. S. 267.

174. ZIELIŃSKI Stan. Mały słownik pionerów polskich kolonjalnych i morskich. W-wa 1932-33 (1934). S. 680.

175. ZIELIŃSKI Stanisław. Mały słownik pionerów. (Autorecenzja). W-wa. S. 1.

DRUKI ŻYDOWSKIE w sprawach emigracji z Polski do Palestyny.

176. IN LAND fun judiszen trojm. [W kraju marzeń żydowskich. Wskazówki dla turystów jadących do Palestyny]. Gdynia—Warsz.—Lwów—Kraków—Rzeszów. S. 32.

177. [JEDNODNIÓWKA] Mir bojom Evec-Issroel. Budujmy Palestynę. Będzin, 4. III. 1934. S. 4.

178. CENTR. KOMIT. PETYCYJNY na Małop. Wsch. [Odezwa polska i żyd. O prawo imigracji do Palestyny]. Lwów. S. 1.

179. FUNDUSZ Odbudowy Palestyny. [Jedniodniówka] żyd. Pińsk. 11. I. 1934. Org. Sjon. S. 1.

180. LIGA Pomocy Pracującym w Palestynie.Komitet Centralny.—Odezwa polska i żyd.] (W-wa). S. 1. [Masy żydowskie żądają prawa imigracji i pracy w Palestynie].

181. MIZRACHI Fundusz Pionerski. [Odezwa hebr.-żyd.] Oeren hechaluc hamizrachi. W-wa. S. 8.

182. [ODEZWA] TO THE HOUSES of the British Parliament London. [O prawo wolnej imigracji do Palestyny]. (W-wa). S. 4.

183. [ODEZWA żyd. o wolną emigrację do Palestyny]. W-wa. Ch. Sznajderman. S. 1.

184. [ODEZWA] Jidn Cijonistn! [Przeciwko akcji petycyjnej]. Lw. S. 1.

185. OJFRUF Agudas Israel w Polsce. [Wezwanie do popierania ortodoksyjnego funduszu kolonizacyjnego. W-wa]. S. 1.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, WIDOK 10
TEL.: RED. 290-18, ADMINISTRACJI 533-88.

PRENUMERATA ROCZNA ZŁ 10, ZESZYT ODDZIELNY ZŁ 3

NR. KONTA P. K. O. 367

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA